

# 北部都會區發展策略

## 報告書

2021年10月6日

# 目錄

# 前言

過去超過半世紀，為了滿足本港人口增長和經濟發展的需要，政府進行了大量城市規劃的工作，包括早期的荃灣、沙田、大埔、屯門等新市鎮，以至近年的古洞北、粉嶺北、洪水橋等新發展區。這些規劃發展卓有成效，但亦有不足之處，例如未能達致職住平衡、自給自足的目標。近年更因議會的泛政治化，和激進「反政府」人士刻意製造對立、對抗，令城市規劃工作舉步維艱，嚴重窒礙經濟社會發展，衍生了突出的民生問題。隨着《香港國安法》的實施和特區選舉制度的完善，香港已由亂轉治，並迎來重回「一國兩制」正軌，聚焦經濟、改善民生的新局面，政府應更積極有為地為香港規劃未來。

《北部都會區發展策略》以《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》(《香港2030+》)為基礎，並參考了國家《十四五規劃綱要》和《粵港澳大灣區發展規劃綱要》給予香港的支持，把《香港2030+》策略中的北部經濟帶擴展及整全為包括元朗、天水圍、粉嶺/上水等新市鎮，多個處於不同規劃及建設階段的新發展區和發展樞紐及相鄰鄉郊地區，總面積達30 000公頃的都會區。我們將建設北部都會區成為宜居宜業宜遊、以創科為經濟引擎的都會區，並藉都會區的發展加强香港與深圳合作，讓香港更好融入國家發展大局。

《北部都會區發展策略》以港深接壤地區「兩灣一河」(深圳灣、大鵬灣、深圳河)的地理形態、高度緊密互動的社會經濟特點、香港邊境區的土地及生態資源優勢，以及港深兩地現有及規劃中的策略發展項目為基礎，銳意加强兩地基建連繫，構建「雙城三圈」(即深圳灣優質發展圈、港深緊密互動圈和大鵬灣/印洲塘生態康樂旅遊圈)的空間結構，覆蓋由西至東的口岸經濟帶及更縱深的腹地，積極促進港深互補優勢的融合發展，共同建設結合產業空間與生態空間的宜居都會。

為解決香港中長期的土地需求和回應可持續發展，《北部都會區發展策略》提出須同時開拓發展空間和環境容量，提出十個重點行動方向及45個行動項目，包括增加房屋供應和創科用地、完善跨境交通基建、積極保育生態、優化產業結構、創造就業機會、引入政府主導的社區營造模式及制訂創新批地政策等建議。本報告書詳細介紹《北部都會區發展策略》的規劃背景、總體原則、目標和行動綱領，讓市民可進行討論，並發表意見。

我期待全港市民和特區政府一同努力，以未來二十年時間基本完成北部都會區的發展，建設國際創新科技中心，並營造「城市與鄉郊結合、發展與保育並存」的獨特都會景觀，媲美以國際金融中心為標誌的維港都會區，讓這兩個位於香港南北的都會區並駕齊驅，互相輝映，為祖國這顆東方明珠增添光采！

香港特別行政區
行政長官
**林鄭月娥**

# 第一章 規劃背景



# 融合趨勢：粵港澳大灣區

1. 2019 年 2 月國務院公布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》(《發展規劃綱要》) 明確指出需要「打造粵港澳大灣區，建設世界級城市群」，及「進一步密切內地與港澳交流合作，為港澳經濟社會發展以及港澳同胞到內地發展提供更多機會，保持港澳長期繁榮穩定」。2021 年 3 月國務院公布《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和 2035 年遠景目標綱要》(國家《「十四五」規劃綱要》)，亦明確提出「支持港澳鞏固提升競爭優勢，更好融入國家發展大局」，更要求「完善港澳融入國家發展大局、同內地優勢互補、協同發展機制」。

2. 內地是全球第二大經濟體，擁有超過 14 億人口的龐大市場，比歐洲、美國、日本、澳洲加起來的市場還要大。粵港澳大灣區（大灣區）是世界級城市群，有超過 8 600 萬人口，比其他世界級灣區（東京灣、紐約灣和三藩市灣）都要大。香港是一個規模較小的外向型經濟體，內地和大灣區潛藏無限機會，是我們發揮所長，一展抱負，開拓事業發展的理想地方，也是我們貢獻國家所需的開敞平台。

## 大灣區整體

**面積** ❖ 56 097 平方公里
**人口** ❖ 8 617 萬
**GDP** ❖ 16,688 億美元

註：以上所載數字由廣東相關省市部門、香港特區政府和澳門特區政府提供。

# 大灣區 2020 主要人口及經濟數字

## 肇慶
面積 ❖ 14 891 平方公里
人口 ❖ 4 113 600
GDP ❖ 2,312 億元人民幣
人均GDP ❖ 5.6 萬元人民幣

## 廣州
面積 ❖ 7 434 平方公里
人口 ❖ 18 676 600
GDP ❖ 25,019 億元人民幣
人均GDP ❖ 13.4 萬元人民幣

## 惠州
面積 ❖ 11 347 平方公里
人口 ❖ 6 042 900
GDP ❖ 4,222 億元人民幣
人均GDP ❖ 7.0 萬元人民幣

## 佛山
面積 ❖ 3 798 平方公里
人口 ❖ 9 498 900
GDP ❖ 10,816 億元人民幣
人均GDP ❖ 11.4 萬元人民幣

## 東莞
面積 ❖ 2 460 平方公里
人口 ❖ 10 466 600
GDP ❖ 9,650 億元人民幣
人均GDP ❖ 9.2 萬元人民幣

## 中山
面積 ❖ 1 784 平方公里
人口 ❖ 4 418 100
GDP ❖ 3,152 億元人民幣
人均GDP ❖ 7.1 萬元人民幣

## 深圳
面積 ❖ 1 997 平方公里
人口 ❖ 17 560 100
GDP ❖ 27,670 億元人民幣
人均GDP ❖ 15.8 萬元人民幣

## 江門
面積 ❖ 9 507 平方公里
人口❖ 4 798 100
GDP ❖ 3,201 億元人民幣
人均GDP ❖ 6.7 萬元人民幣

## 珠海
面積 ❖ 1 736 平方公里
人口 ❖ 2 439 600
GDP ❖ 3,482 億元人民幣
人均GDP ❖ 14.3 萬元人民幣

## 澳門
面積 ❖ 33 平方公里
人口 ❖ 683 100
GDP ❖ 1,944 億澳門元
人均GDP ❖ 28.5 萬澳門元

## 香港
面積 ❖ 1 110 平方公里
人口 ❖ 7 474 200
GDP ❖ 26,885 億港元
人均GDP ❖ 35.9 萬港元

# 融合趨勢：港深雙城故事

3. 1978年國家實行改革開放政策，隨後設立深圳經濟特區和珠江三角洲經濟開放區以來，香港與內地尤其珠三角地區建立了非常緊密的經濟關係。「前店後廠」的經濟發展模式，推動了珠三角地區的城市及經濟發展，而香港亦從輕工業走向以金融及服務業為基礎的經濟結構，並藉著國家政策成為國際資金及企業進入內地，及內地企業在港集資、進入國際市場的跳板，締造了香港成為國際金融中心的地位，發揮獨特的功能。

4. 40多年以來，珠江東西兩岸已經形成一個連綿不斷的世界級城市群，香港與珠三角城市特別是深圳持續地頻繁互動。深圳是香港進入大灣區腹地的陸路門戶。每日來往香港與深圳的居民持續增加，出行目的都以消閒、探親、公幹、上班、上學為主。「港中有深、深中有港」的融合發展態勢經已形成。

*圖右：深圳河兩岸：香港及深圳*



# 挑戰與機遇

5. 香港採用了以公共交通及鐵路帶動的高密度緊湊型城市發展模式，有效利用緊絀的土地資源，建成了一個世界級的大都會，累積了成功的城市發展經驗，創造了驕人的經濟成就和穩健的發展基礎，抵禦過多次國際危機的衝擊。在多項國際評價指標中，香港的排名雖有高低升跌，總體上仍名列世界先進城市組別之內，保持著獨特的優勢和競爭力。

6. 香港亦面對各方面的發展矛盾和挑戰，其中發展用地短缺，房屋單位供應不足尤受社會各界批評。為了解決房屋用地不足，政府正與時間競賽，以多管齊下的方法，增强發展容量，擴大土地開發，以滿足發展和改善居住環境的需求，但同時面對保育與發展的持續爭議。

7. 總結了過去的經驗，本屆政府表明須持之以恆開拓土地，不應因為經濟環境的短期波動或物業價格的升跌，動搖政府覓地造地、為香港建立土地儲備的決心，避免再次出現土地供應不足的惡果。

8. 經濟發展方面，香港有四大支柱產業（金融、貿易與物流、專業服務、旅遊），產業結構偏重服務業。面對國際和國家發展朝向多元及創新經濟發展的新形勢以及全球經濟新格局，香港傳統的優勢相對減弱，新經濟增長點未能形成，限制了香港青年的就業前景和長足發展。



*前海深港青年夢工場*

9. 香港正努力開拓優勢產業，致力發展創新科技產業，推動再工業化，建立完整的創新科技產業投融資生態系統（創科產業生態系統）。香港多所大學的基礎科研實力雄厚，通過轉化和應用，可為香港的再工業化提供源源不絕的動力。最新公布的QS世界大學排名2022，香港以一城之力，有五所大學躋身全球首百間大學之列，表現亮麗，值得港人鼓舞和自豪。但用地短缺，仍是窒礙專上教育、科研及創新科技產業發展的重要制約。

10. 以中環為核心的維港都會區一直是香港的經濟重心，提供大多數的就業機會。過往「新市鎮發展」的經驗，見證了縱使新界實際居住人口貼近估算而不斷增長，但就業機會的提供則並不理想，導致大批新界居民仍每天往返維港都會區工作。職住不平衡使社會整體消耗大量時間及資源在出行交通之上，影響市民的生活質素，造成南北向交通系統的重大壓力，也間接壓抑新界的發展潛力。

11. 鄰近的大灣區城市尤其深圳已經不再承襲過往「前店後廠」中加工代工的生產模式，而是在國家政策推動下，成為內地改革開放的前沿，自主創新能力高。面向未來，香港需要革新思維和觀念，探索在國家和大灣區發展大局中開拓發展路向和空間的可能性，充分利用鄰近大灣區城市的優勢和機會，注入新發展動力，突破目前的發展困局。

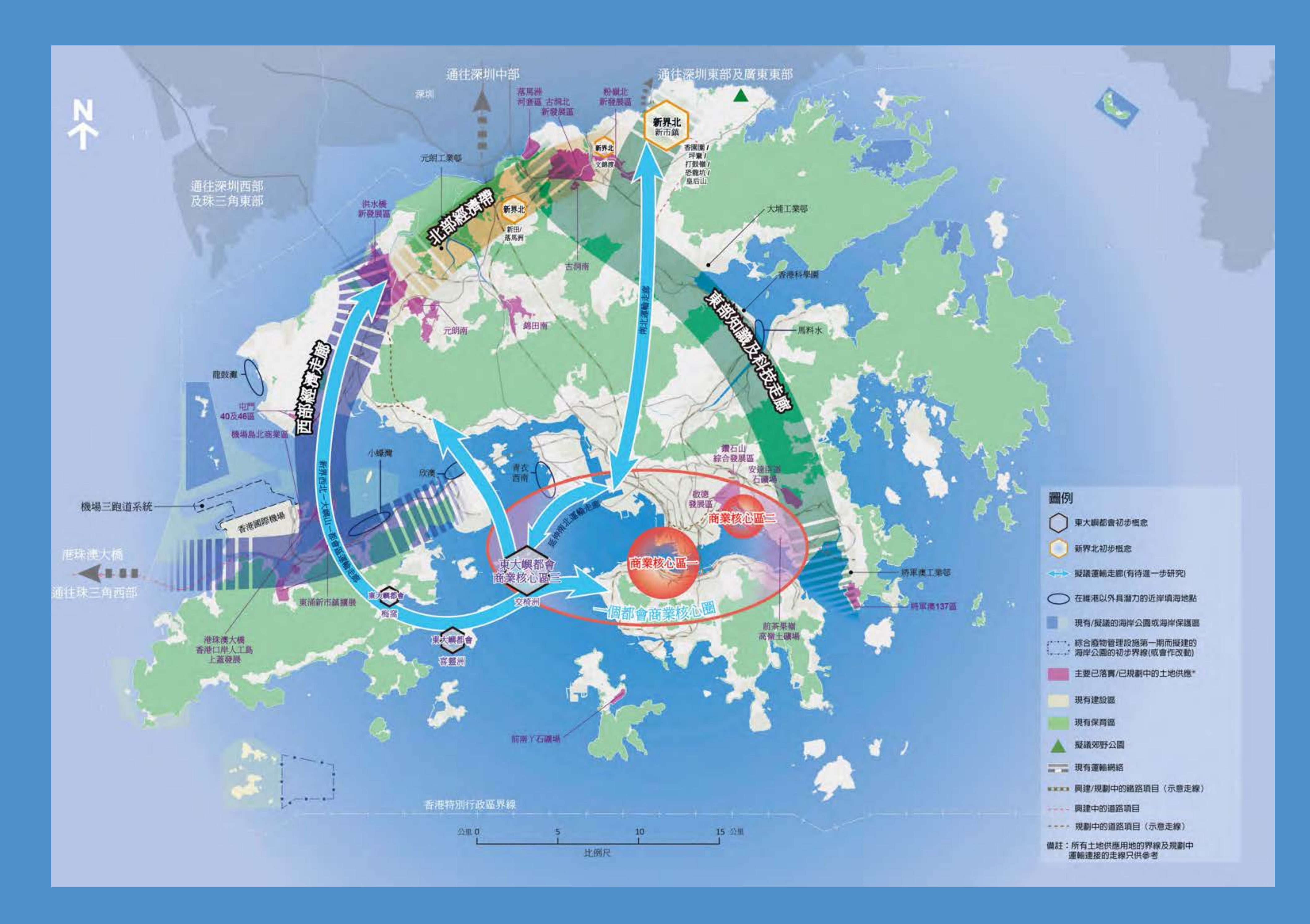
# 構建北部都會區

12. 國家《「十四五」規劃綱要》和《發展規劃綱要》是兩項重大國策，對香港的長期繁榮穩定至為重要。國家《「十四五」規劃綱要》除了明確提升香港的國際金融、航運、貿易中心和國際航空樞紐地位，也支持香港建設國際創新科技中心等發展定位，提出服務業要向高端高增值方向發展。《發展規劃綱要》亦明確指出支持落馬洲河套區港深創新及科技園（港深創科園）和毗鄰深圳科創園區的建設，優化提升深圳前海深港現代服務業合作區（前海合作區）的功能。

13. 深圳已積極制訂深圳科創園區的建設和產業政策措施，加强與香港的交通基建連接，亦提出規劃建設深港口岸經濟帶，推動口岸經濟帶羅湖先行區、沙頭角深港國際旅遊消費合作區建設取得突破。2021 年 9 月，國務院公布了《全面深化前海深港現代服務業合作區改革開放方案》，將前海合作區範圍從前海地區向南擴展包含中國（廣東）自由貿易試驗區蛇口區塊，向北擴展包含寶安區內多個重點發展區，例如深圳機場及會展新城，並提出一系列有利香港專業服務進入前海合作區發展的深化改革政策。

14. 香港需要在「一國兩制」框架下，以全新的角度和積極的行動，迎接挑戰，掌握國家政策賦予的政策優惠及可激發的發展動力，與其他大灣區城市，特別是深圳，攜手推動更緊密、更深層次和更全面的合作，謀劃和營造更佳的發展潛力及機遇，强化協同效應，並藉此帶動香港「更好融入國家發展大局」，發揮香港的作用，豐富「一國兩制」事業的實踐。

*圖右：《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》公眾參與書冊（2016）── 概念性空間框架*



N
通往深圳中部
通往深圳東部及廣東東部
深圳
通往深圳西部
及珠三角東部
落馬洲
河套區
古洞北
新發展區
粉嶺北
新發展區
新界北
新市鎮
香園圍/
坪輋/
打鼓嶺/
恐龍坑/
皇后山
新界北
文錦渡
元朗工業邨
北部經濟帶
新界北
新田/
落馬洲
洪水橋
新發展區
古洞南
大埔工業邨
香港科學園
元朗南
錦田南
東部知識及科技走廊
馬料水
西部經濟走廊
龍鼓灘
屯門
40及46區
機場島北商業區
小蠔灣
欣澳
青衣
西南
鑽石山
綜合發展區
安達臣道
石礦場
啟德
發展區
商業核心區二
機場三跑道系統
香港國際機場
港珠澳大橋
通往珠三角西部
東大嶼都會
商業核心區三
商業核心區一
將軍澳工業邨
將軍澳137區
東涌新市鎮擴展
東大嶼都會
梅窩
交椅洲
一個都會商業核心圈
港珠澳大橋
香港口岸人工島
上蓋發展
東大嶼都會
喜靈洲
前茶果嶺
高嶺土礦場
前南丫石礦場
香港特別行政區界線
公里 0 5 10 15 公里
比例尺
圖例
東大嶼都會初步概念
新界北初步概念
擬議運輸走廊(有待進一步研究)
在維港以外具潛力的近岸填海地點
現有/擬議的海岸公園或海岸保護區
綜合廢物管理設施第一期而擬建的海岸公園的初步界線(或會作改動)
主要已落實/已規劃中的土地供應*
現有建設區
現有保育區
擬議郊野公園
現有運輸網絡
興建/規劃中的鐵路項目（示意走線）
興建中的道路項目
規劃中的道路項目（示意走線）
備註：所有土地供應用地的界線及規劃中運輸連接的走線只供參考

15. 香港已經制定《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》(《香港 2030+》)，提出了一個都會商業核心區，兩個策略增長區及北部經濟帶、西部發展走廊和東部知識及科技走廊三條發展軸為框架的發展遠景。《香港 2030+》的後續工作可以此概念性空間框架為基礎，把香港整合為不同的都會區，確立各個都會區的發展定位和目標，編制更為具體的行動綱領，落實香港的發展遠景。

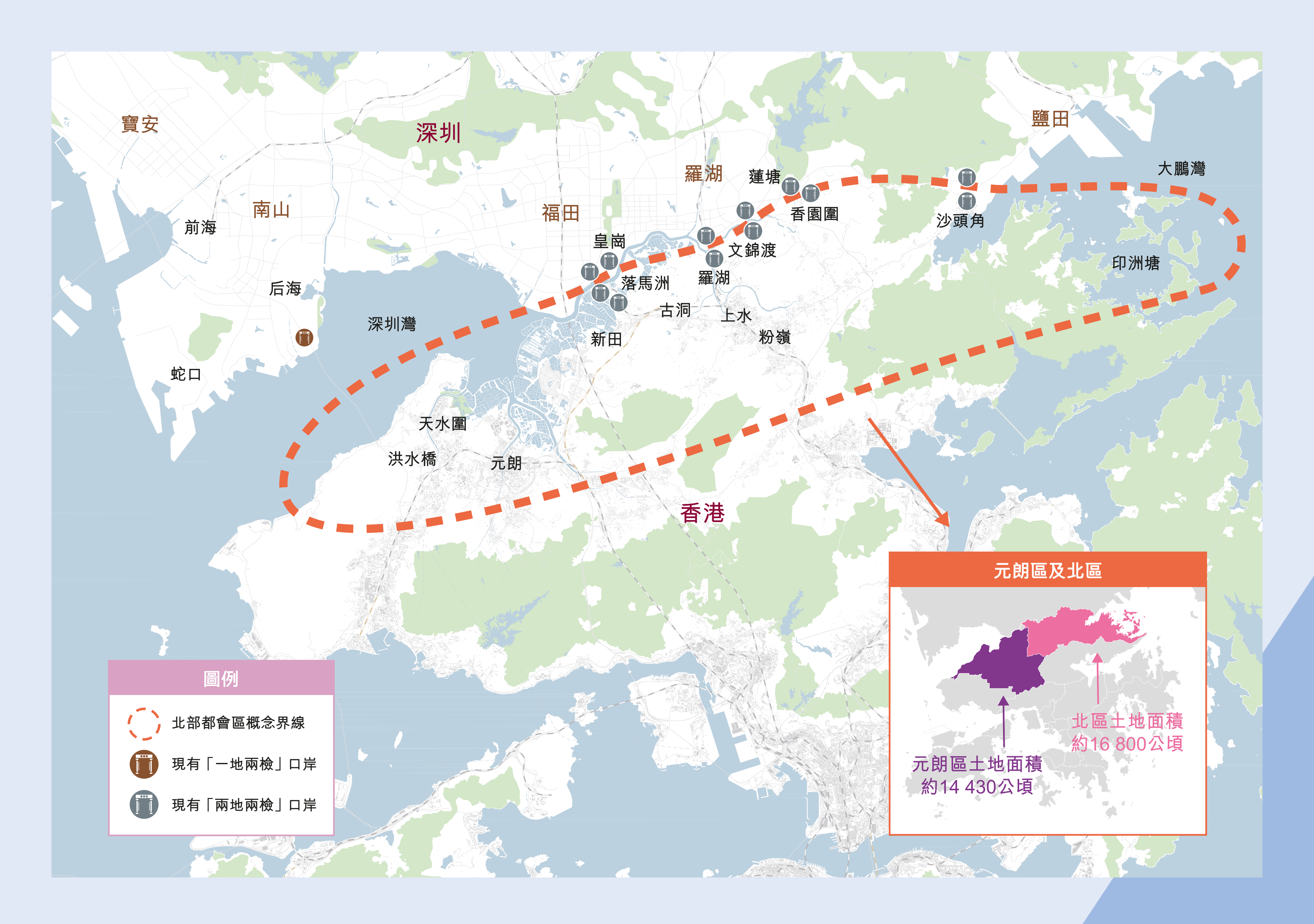
16. 北部經濟帶接壤深圳，包括了天水圍、元朗及粉嶺 / 上水等新市鎮及相鄰鄉郊地區，並有多個處於不同規劃及建設階段的新發展區和發展樞紐，是香港未來二十年城市建設和人口增長最活躍的地區。這裏擁有多個跨境陸路口岸，是香港境內促進港深融合發展和聯繫大灣區最重要的地區。

17. 區內現況是生態保育與城市建設矛盾突出、棕地作業對環境及社區生活質素影響甚大、當區人口及就業機會的比例極不理想、對外通勤交通壓力極大，區內亦欠缺具地標性的公共及市政服務和高等教育設施，也欠缺具推動力的經濟發展設施。

18. 大量較年青的人口將會遷入新界北部地區，要及早為他們營造可成家立業的宜居宜業社區。政府因此率先把北部經濟帶整合為北部都會區，並制訂《北部都會區發展策略》(《發展策略》)，藉其接壤深圳的區位優勢，促進香港融入國家和大灣區的發展大局，並以港深融合發展為助力，把北部都會區發展為香港第二個經濟引擎和宜居宜業宜遊的都會區。

19. 北部都會區大概包括了元朗區和北區兩個地方行政區，陸地面積約有 30 000 公頃。都會區不是指一個有法定地位或規範，以行政界線所劃定的區域，而是因地理特徵、經濟功能、生態環境、交通聯繫及發展政策等因素的相互作用所形成的一個具規模和動態的城市空間。在都會區裏，土地用途多元，佈局緊湊，居住和就業人口及企業高度聚集，可帶動鄰近地區經濟發展，民生活動豐富，擁有標誌性的自然、人文及建築景觀，整體上具備活力、吸引力和輻射能力。

*圖右：北部都會區的概念界線*



寶安
深圳
鹽田
大鵬灣
羅湖
蓮塘
香園圍
沙頭角
南山
福田
前海
皇崗
文錦渡
印洲塘
落馬洲
羅湖
后海
古洞
上水
深圳灣
新田
粉嶺
蛇口
天水圍
洪水橋
元朗
香港
元朗區及北區
北區土地面積
約16 800公頃
元朗區土地面積
約14 430公頃
圖例
北部都會區概念界線
現有「一地兩檢」口岸
現有「兩地兩檢」口岸

# 第二章
# 總體原則及目標



# 四新精神

20. 《發展策略》是本著「四新精神」而制訂的，包括「空間拓新」、「觀念更新」、「政策創新」、「機制革新」。

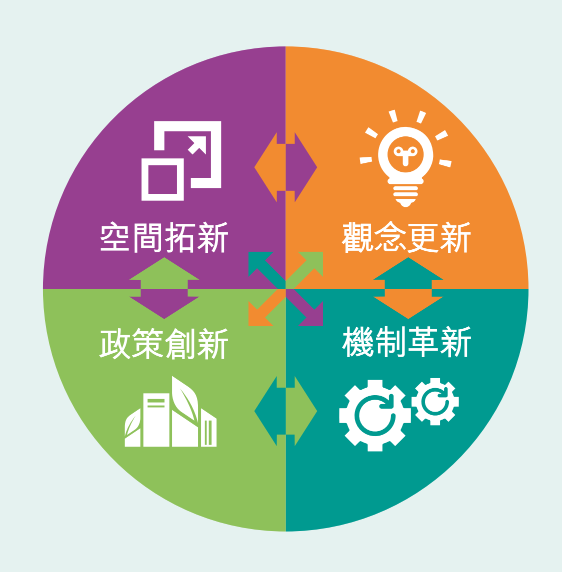
21. 「空間拓新」指拓展空間維度。策略規劃的空間思維必須大幅度跨越港深兩地以深圳河為界的行政界線，主動善用大灣區的優勢和深圳的發展動力和衝勁，提升香港的發展台階，也為整個大灣區的發展提供新焦點，注入新的發展動力。這是《發展策略》提出港深合作空間概念的重要基礎。

22. 「觀念更新」指更新固有觀念。香港需要超越傳統的「新市鎮發展」思維和區議會行政界線的空間概念，把與深圳相鄰的新界北部地區完整地整合為北部都會區，作為香港未來二十年的策略發展地區，亦是下階段進一步細化《發展策略》各行動方向的空間框架。

23. 「政策創新」指創新政策制定。香港需要跳出「項目主導」的傳統框框，採取「政府主導、社區營造」的思維及操作模式，規劃和建設社會及經濟均衡發展、生態及環境皆能保育的宜居社區。因此，《發展策略》兼顧檢視相關政策，提出清晰而整全的行動方向，指導下階段的詳細規劃與發展的實施工作。

24. 「機制革新」指革新機構設置。《發展策略》的制訂和實施都跨越多個政策範疇，可考慮設置一個能夠統領各個相關局署的高層次政府專責機構，制訂及落實建設北部都會區所需的各項政策、措施及資源配置，並同時推動更緊密、更深層次和更全面的港深合作。

25. 「四新精神」互相緊扣，倡議在港深合作思維、空間概念、政策制訂和機構設置等方面作出變革，突破目前的發展格局，前瞻未來，注入新的發展動力，有效實施《發展策略》。



# 策略意義

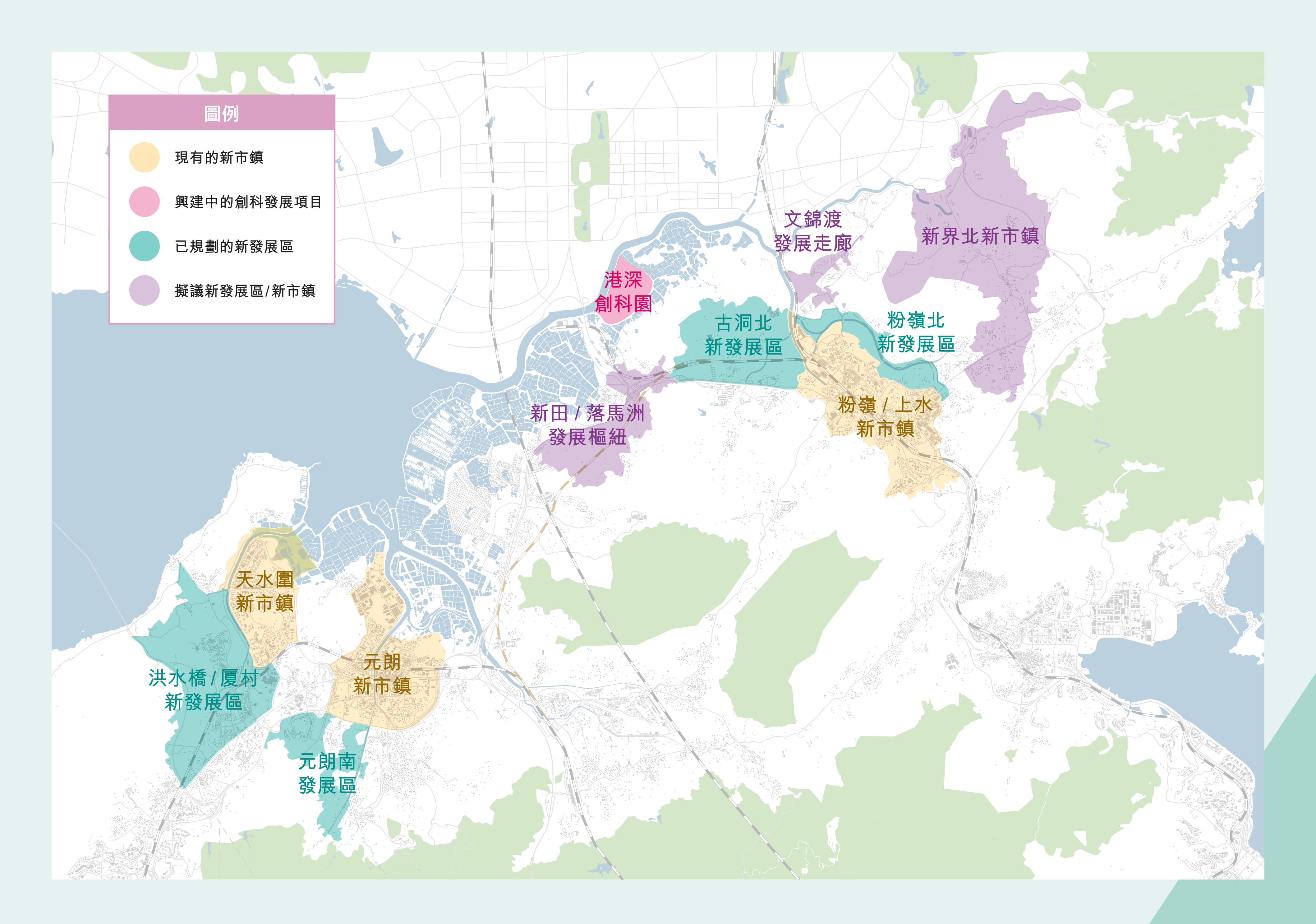
26. 這是在「一國兩制」框架下首份由政府編制，在空間概念及策略思維上大幅度跨越港深兩地行政界線的策略行動綱領，為香港的長遠發展前景謀定新方略，因而別具突破性和前瞻性意義。

27. 其突破性意義在於空間思維大幅度跨越港深兩地的行政界線，主導制訂全方位的《發展策略》，明確為香港訂定與深圳在經濟、基建、民生、生態環境等多方面緊密合作發展的清晰方向，亦將發展視野開拓至大灣區，主動善用大灣區城市特別是深圳的優勢及發展動力，促進優勢互補，既能提升香港的發展台階，也為整個大灣區的發展提供新焦點，注入新動力。

28. 其前瞻性意義在於超越「新市鎮發展」模式及區議會界線，把新界北部三個現有的新市鎮、一個擬議發展的新市鎮、四個進入規劃、設計及建設不同階段的新發展區、建設工作已經開展的港深創科園、多個由棕地改造的擬議發展項目及相鄰鄉郊和保育地區，完整地整合為北部都會區，為市民營造宜居宜業家園，吸引創科、先進製造企業落戶，培育新興產業，建立完整的創科產業生態系統，從而優化香港的產業結構，促進新經濟發展。

29. 《發展策略》的制訂也是香港城市規劃的新嘗試，以宏觀及系統化的跨境思維以及行動導向的發展策略，將新界北部個別發展單元與港深口岸的發展及改造項目相互結合進行綜合規劃，提升新界北部為一個完整的都會區。這個先創性的規劃嘗試，將可為制訂其他都會區的發展策略，提供寶貴的經驗。

*圖右：新界北部現有 / 已規劃 / 擬議的發展*


圖例
現有的新市鎮
興建中的創科發展項目
已規劃的新發展區
擬議新發展區/新市鎮
文錦渡
發展走廊
新界北新市鎮
港深
創科園
古洞北
新發展區
粉嶺北
新發展區
新田 / 落馬洲
發展樞紐
粉嶺 / 上水
新市鎮
天水圍
新市鎮
元朗
新市鎮
洪水橋 / 厦村
新發展區
元朗南
發展區

# 策略方向

30. 《發展策略》的制訂必須以國家、大灣區、香港三個層面已制定的策略方向作為依據：



## 國家層面

國家主張「建設生態文明」和「建設美麗鄉村」的發展目標，注重經濟發展與生態保育和諧並進，城市與鄉郊均衡並重。

國家《「十四五」規劃綱要》支持香港提升國際金融、航運、貿易中心和國際航空樞紐地位，强化全球離岸人民幣業務樞紐、國際資產管理中心及風險管理中心功能；支持香港建設國際創新科技中心、亞太國際法律及解決爭議服務中心、區域知識產權貿易中心；支持香港服務業向高端高增值方向發展，發展中外文化藝術交流中心。

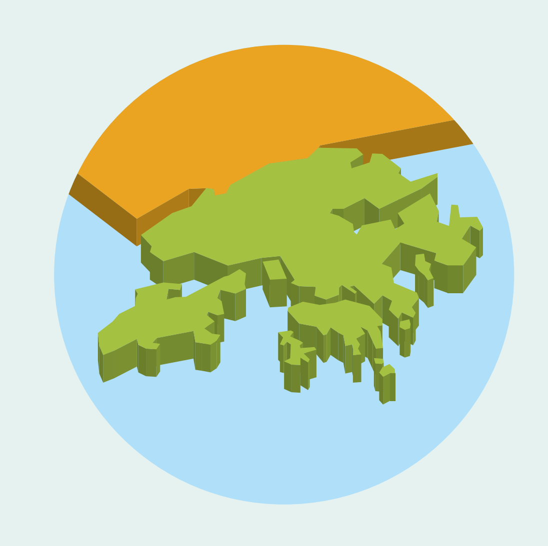
國家《「十四五」規劃綱要》亦提出「完善港澳融入國家發展大局、同內地優勢互補、協同發展機制」，並高質量建設大灣區。



## 大灣區層面

《發展規劃綱要》的六個基本原則，包括「創新驅動，改革引領」、「協調發展，統籌兼顧」、「綠色發展，保護生態」、「開放合作，互利共贏」、「共享發展，改善民生」及「一國兩制，依法辦事」。



## 香港層面

《香港 2030+》提出「規劃宜居的高密度城市」、「迎接新的經濟挑戰與機遇」和「創造容量以達致可持續發展」三項策略規劃元素為指導原則，以及政府提出生物多樣性和碳中和的發展目標。



# 策略目標

31. 制訂和實施《發展策略》可達致以下策略目標：

## (一)融入國家發展大局

善用港深兩地過去 40 多年的堅實合作基礎，促進港深更緊密、更深層次和更全面的合作，從而共同為營造大灣區世界級城市群作出更强效的貢獻，藉此讓香港能更好地融入國家發展大局，並完善配合國家發展大局的機制。

## (二)豐富「一國兩制」事業發展

用好「一國兩制」的體制優勢和香港的獨特條件，發揮港深强强聯手，做出 1 加 1 大於 2 的效益，履行國家主席習近平於 2020 年 10 月 14 日在深圳重要講話中提出豐富「一國兩制」事業發展新實踐的使命。




*「一國兩制」事業發展新實踐*

## (三)完善港深融合的模式

在「一國兩制」原則下，全面强化與深圳策略規劃的對話合作機制，共同構建「港深跨境策略性空間框架」及合作實施模式，促進港深融合，加快北部都會區發展。

## (四)構建香港第二個經濟引擎

通過公共資源和各項經濟要素向新界北部地區快速匯集，激發龐大的發展動力。善用新界北部地區的土地、人力、生態、環境和人文資源、經濟和社會資本的匯聚、區位優勢及發展潛力，以港深融合為助力，發展北部都會區為國際創新科技中心，媲美支撑香港作為國際金融中心的維港都會區。兩個都會區將會並駕齊驅，相輔相成。北部都會區不但成為香港第二個經濟引擎，而且是市民的宜居宜業社區。

# 規劃原則

32. 基於上述的策略目標，《發展策略》根據新界北部的資源條件及空間規劃發展的狀態、香港整體的發展需要以及港深融合的理念，設定六個規劃原則：

## （一）城鄉共融

合理利用、活化和保護新界北部地區的「城市」、「鄉鎮」、「村落」、「山體」、「河流」、「濕地」、「魚塘」、「農地」、「郊野」、「海灣」、「小島」等豐富的人文及天然資源，營造北部都會區「城市與鄉郊結合、發展與保育並存」的獨特都會景觀，媲美維港兩岸「山脈」、「城市」、「海港」優美結合所形成的世界級大都會景觀。

## （二）積極保育

採取積極的保育措施，並規劃重要的生態生境網絡，提升生態敏感地區的生態價值，擴大環境容量，保障策略性生態廊道的完整性，防範違例發展對生態系統的破壞，並合理彌補因發展而造成的環境影響。

## （三）優質戶外生態康樂 / 旅遊空間

為必會在北部都會區大量增加的居住和工作人口，適時締造擁有高景觀價值的優質戶外生態康樂 / 旅遊空間，豐富市民生活，鼓勵健康生活方式，同時避免無序的康樂及旅遊活動對人文及自然資源的破壞。

## （四）優化經濟用地空間規劃

以結合產業發展和生態保育的宜居社區規劃理念，優化經濟用地的規劃和設計。採取積極措施吸引以創新科技為本的產業鏈企業及創投金融、先進製造業、專業及商業服務和新興產業企業落戶進駐北部都會區，形成支持創科產業生態系統的空間佈局與設計，為香港的經濟發展提供新的動力，也為當地居民提供當區就業機會，改善香港職位與住所的空間分佈。

## （五）擴大發展容量

發掘更多適合發展的用地，擴大連接邊境管制站的各個發展樞紐及走廊並優化其規劃和設計，應對香港土地及房屋供應短缺的問題，全面改善呈碎片化的發展用地狀態，優化整體土地利用效益。

## （六）改善整體跨境交通的效率、容量及舒適度

港深緊密攜手合作，優化、增強及添加跨境連接的交通基建及通關安排，改善港深兩地整體跨境交通的效率、容量及舒適度。以構建港深一小時通勤網絡為目標，擴大港深的連接面，為兩地居民提供方便跨境商貿、工作、居住、學習、旅遊和享用生活服務的多元選擇。隨著建立更完善的跨境設施及與交通網絡的無縫連接，跨境通勤的時間會進一步縮短，港深一小時通勤網絡的動態範圍亦會逐步擴大。



# 第三章

# 港深跨境策略性空間框架

33. 港深兩地緊密互動、融合發展的態勢，必會超越雙方的口岸區域，伸延至更為縱深的腹地，亦必會激發雙方進一步的發展機遇。

34. 根據深圳市規劃和自然資源局公開展示的《深圳市國土空間總體規劃(2020-2035)》(草案)，深圳在區域協同上，建議透過全方位拓展和深化深港澳多領域務實合作，支援香港經濟社會發展，充分發揮前海的示範引領作用，積極推動深港科技創新合作區等重點平台建設，以支持港澳融入國家發展大局，並共建粵港澳國際一流灣區。此外，深圳會打造一個都市核心區，以福田、羅湖、南山和前海合作區為基礎，以及多個市級功能中心，包括鹽田中心和大鵬中心。

35. 香港的新界北部由於歷史原因，仍有大片未發展的土地，這些土地鄰近深圳，具有潛力可提供大量發展機會。按《香港2030+》的概念性空間框架，除了屬「明日大嶼」願景的中部水域填海，香港的主要策略發展項目橫跨整個新界北部地區：由西至東包括洪水橋 / 厦村新發展區、元朗南發展區、新田 / 落馬洲發展樞紐、港深創科園、古洞北及粉嶺北新發展區、新界北新市鎮及多個棕地改造項目，新增居住人口超過 100 萬及新增職位約 450 000 個。《發展策略》以這些項目為基礎，港深融合發展激發的動力為機遇，進一步挖掘新界北部的發展潛力，規劃和建設完整的北部都會區。

36. 在建設北部都會區以及落實《發展策略》內多項港深合作的發展項目時，會激發更龐大的發展動力和更高強度的跨境互動，同時亦會對環境及生態產生巨大壓力，並衍生港深之間很多協調溝通的問題。建構一個跨越港深行政界線的「港深跨境策略性空間框架」，將有利港深雙方以創新的思維共同完善港深融合發展機制，聚焦共同關注的多維度問題，協調發展步伐，達致 1 加 1 大於 2 的合作共贏效益。

# 從「兩灣一河」到「雙城三圈」

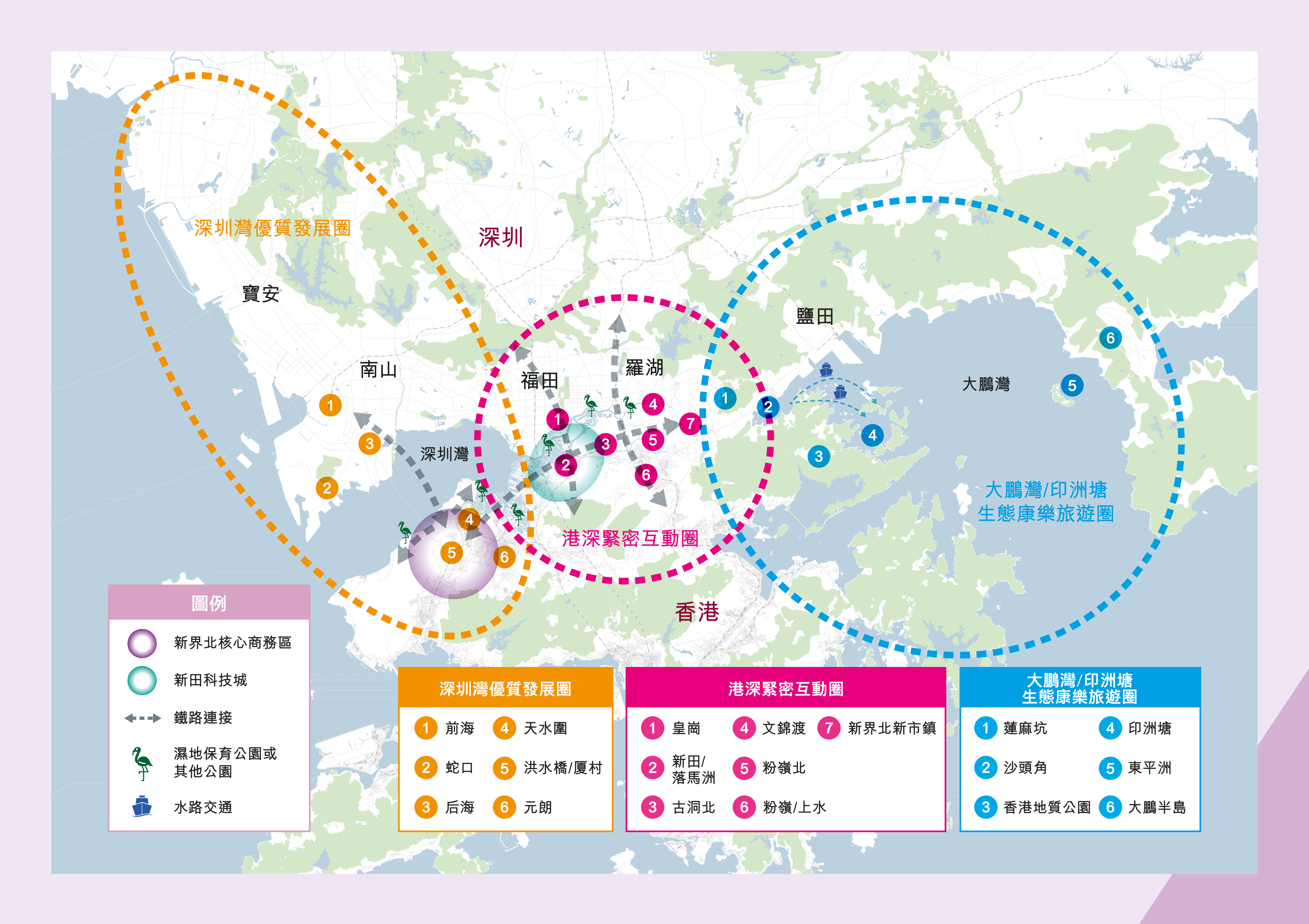
37. 港深接壤地區獨特的「兩灣一河」的地理形態（深圳灣、大鵬灣、深圳河），鮮明地形成了兩地的行政界線和地理分隔。深圳的城市發展緊貼深圳灣和深圳河北岸，現已形成一道充滿活力的亮麗城市天際線。香港這方則基於歷史原因，保留了大片未發展用地，以及豐富的生態資源，當中包括大片魚塘濕地和林地，加上點綴其中的傳統村落，成為香港邊境地區的獨特景觀。「兩灣一河」南北之間强烈的景觀差異，為完善兩地的城市發展和生態保育提供了甚多的可能性。

38. 港深由西至東建設了七個陸路口岸和相連的交通基建，使兩地能跨越「兩灣一河」而相互連接，促成了40多年來的社會經濟發展，更建立了兩地高度緊密互動的基礎。事實上，港深兩地已經形成了「雙城三圈」的空間格局。

39. 「雙城」是香港和深圳；「三圈」即由西至東包括了深圳灣優質發展圈、港深緊密互動圈和大鵬灣／印洲塘生態康樂旅遊圈。「雙城三圈」可被視為港深接壤地帶策略性的空間結構，完整覆蓋了深圳發展最成熟及發展動力最活躍的都市核心區和深港口岸經濟帶，以及香港境內城市建設資源正在高速匯集並擁有龐大發展潛力的北部都會區。

40. 「雙城三圈」空間概念的確立，有利香港訂立與深圳在經濟、基建、民生和生態環境等多方面緊密合作的清晰方向，互補優勢，積極促進香港與深圳的融合發展，包括共同營造結合產業空間與生態空間的宜居宜業社區，滋養創新和共享文化的成長。同時，「雙城三圈」為北部都會區各個重點發展區提供了新的規劃發展方向和動力。

*圖右：「雙城三圈」*



深圳灣優質發展圈
深圳
寶安
南山
福田
羅湖
鹽田
深圳灣
大鵬灣
大鵬灣/印洲塘
生態康樂旅遊圈
港深緊密互動圈
香港
圖例
新界北核心商務區
新田科技城
鐵路連接
濕地保育公園或
其他公園
水路交通
深圳灣優質發展圈
1 前海
2 蛇口
3 后海
4 天水圍
5 洪水橋/厦村
6 元朗
港深緊密互動圈
1 皇崗
2 新田/落馬洲
3 古洞北
4 文錦渡
5 粉嶺北
6 粉嶺/上水
7 新界北新市鎮
大鵬灣/印洲塘
生態康樂旅遊圈
1 蓮麻坑
2 沙頭角
3 香港地質公園
4 印洲塘
5 東平洲
6 大鵬半島

# 深圳灣優質發展圈

41. 北部都會區的西部位於深圳灣優質發展圈內，主要包括香港的元朗新市鎮、天水圍新市鎮、洪水橋 / 廈村新發展區和元朗南發展區，對接深圳的蛇口、南山、前海和寶安。

42. 本圈內的洪水橋 / 廈村新發展區，可提升為新界北核心商務區。藉著圈內前海合作區擴區的契機，推動及深化與前海在金融及專業服務業、現代物流業和科技服務的高端經濟合作發展。香港還可善用深圳后海總部基地、大沙河創新走廊、南山高新科技區等發展，加快形成新界北核心商務區的發展動力，吸引更多開拓深圳和大灣區市場的高端企業進駐，形成穩健和具綜合力量的經濟規模，創造更多新經濟職位。

43. 政府可與深圳共同研究洪水橋及前海之間的鐵路連接，並在前海實施「一地兩檢」通關安排，從而為雙方腹地提供更便捷的連通，支撐新界北核心商務區的輻射影響從前海伸延至寶安、東莞，並深入大灣區的腹地。

44. 本圈也包括了香港的米埔內后海灣拉姆薩爾濕地（拉姆薩爾濕地）和深圳的福田紅樹林自然保護區。港深可共同保育和提升圈內濕地和紅樹林的自然景觀及生態資源，增加環境容量。

# 港深緊密互動圈

45. 北部都會區的中部位於港深緊密互動圈內，主要包括香港的新田 / 落馬洲發展樞紐、港深創科園、古洞北及粉嶺北新發展區、粉嶺 / 上水新市鎮及新界北新市鎮，對接深圳的羅湖和福田市中心區，是港深口岸最密集的地區。

46. 本圈將會是港深雙方共同推動創科產業發展與合作的核心區域。港深創科園與新田 / 落馬洲一帶地方將會擴容及提升為一個完整的新田科技城，透過聚集創科企業及支援設施，形成完整的創科產業生態系統，具備科技創新、金融科技、科研教育、人才培訓以及綜合支援服務，積累創新資本和氛圍。

47. 香港還可善用深圳福田香蜜湖新金融中心、羅湖紅嶺創新金融帶、大梧桐新興產業帶、蓮塘互聯網產業集聚區等深方策略性產業發展區，激發港深更多的人才、企業和創新技術的交流與產業鏈合作，提高本圈的創新及發展動力，也推動傳統產業技術升級，創造更多新經濟職位。



*新田 / 落馬洲至羅湖一帶地區*

48. 港深可共同聚焦優化、增强及添加本圈內的口岸交通基建，締造無縫、便捷、多元的跨境交通網絡。雙方可藉著新皇崗口岸實行「一地兩檢」通關安排而興建新田 / 落馬洲及皇崗之間的跨境鐵路；也可藉著東鐵綫可能伸延至深圳羅湖並在深方設立「一地兩檢」口岸的機遇，開發港方鐵路用地的發展潛力，檢視文錦渡管制站及相鄰土地的功能，開拓北部都會區更多發展容量。

49. 本圈內香港有連綿的魚塘濕地，生態價值高，可藉此創造更高價值的環境容量，營造生態生境網絡，並與深方共同合作提升本圈的城鄉景觀及宜居生活的質量。

# 大鵬灣／印洲塘生態康樂旅遊圈



*沙頭角海*

50. 北部都會區的東部位於大鵬灣／印洲塘生態康樂旅遊圈內，主要包括香港的蓮麻坑、沙頭角、沙頭角海、吉澳海／印洲塘、沿岸村落和其他外島，對接深圳的沙頭角、鹽田和大鵬半島。

51. 本圈內港深兩地都擁有豐富的自然資源，包括自然保護區、海岸公園和地質公園，生態及生境價值高。兩地可合作共同構建梧桐山／紅花嶺／八仙嶺生態走廊，保育及提升圈內整體自然景觀、生態和生境資源，優化保護區的管理和保育工作。

52. 本圈內也包括很多傳統鄉鎮，人文和旅遊資源豐富。港深可合作創造可持續的生態康樂／旅遊機遇，提供綠色旅遊基建設施，豐富兩地居民的休閒生活選擇。

# 第四章

# 重點行動方向及項目

53. 在「雙城三圈」的空間結構下，北部都會區將會與深圳緊密合作發展創科產業，成為香港的國際創新科技中心，媲美支撐香港作為國際金融中心的維港都會區。北部都會區也將享有「城市與鄉郊結合、發展與保育並存」的獨特都會景觀，媲美維港兩岸「山脈」、「城市」、「海港」優美結合所形成的世界級大都會景觀。兩個位於香港南北的都會區將會並駕齊驅，相輔相成，為香港的整體發展點燃新動力，增添新姿采。

54. 《發展策略》建議聚焦以下十個重點行動方向，並適時啓動相關的行動項目。



重點行動方向（一）/

# 興建港深西部鐵路（洪水橋 — 前海）及擴大洪水橋/厦村新發展區

## 興建港深西部鐵路（洪水橋 — 前海）

55. 位於深圳灣優質發展圈內的洪水橋/厦村新發展區與深圳前海合作區一灣相隔，兩區各自有可觀的發展潛力。按最新公布的《全面深化前海深港現代服務業合作區改革開放方案》，前海合作區總面積由14.92平方公里擴展七倍至120.56平方公里。發展目標是到2025年，初步形成具有全球競爭力的營商環境；到2035年，營商環境達到世界一流水準。香港可藉此契機提升洪水橋/厦村新發展區為新界北核心商務區並加强與前海的交通連繫。



*洪水橋/厦村新發展區（概念圖像）*




*前海合作區擴區*

56. 毗鄰擬議屯馬綫洪水橋站的區域休憩用地，已預留地下空間設置洪水橋至前海的跨境鐵路站。港深雙方可研究興建跨境鐵路，並探討在前海實施「一地兩檢」安排。以港深西部鐵路連接洪水橋/厦村新發展區及前海合作區，將可提升兩區的區位優勢，配合公路網絡，使兩區聯合成為珠江東岸交通走廊(南至香港國際機場並連接珠海澳門，北經深圳寶安國際機場連接東莞至廣州)的策略性樞紐。港深雙方可共同研究港深西部鐵路的走線及口岸站點位置，並探討融資及營運模式，更快速及有效實施跨境鐵路連接方案。

## 擴大新發展區規模及容量

57. 在研究港深西部鐵路具體走線時，應考慮以最短距離橫越深圳灣到達前海。可在港方沿線增設站點並增加發展密度，以及把洪水橋/厦村新發展區擴展至流浮山及尖鼻咀一帶，大幅度增加房屋及經濟用地。

58. 初步估計，把流浮山及尖鼻咀一帶土地納入洪水橋/厦村新發展區範圍，可新增約 47 000 至 52 500 個住宅單位供應。



## 研究流浮山至白泥的發展潛力

59. 流浮山至白泥一帶背山面海，仍有大量可用的土地資源。在保育沿岸生態環境的前提下，研究這範圍納入新發展區的發展潛力，探討興建尖鼻咀至白泥自動捷運系統的可行性，以此帶動尖鼻咀 / 流浮山 / 白泥的沿岸發展，並可藉此連接港深西部鐵路沿線站點和洪水橋 / 厦村新發展區內已規劃的環保運輸系統，完善擴大後的新發展區的交通網絡。

60. 初步估計，流浮山至白泥一帶有潛力供應約 15 500 至 17 500 個住宅單位。

## 發展高端經濟

61. 港深西部鐵路可推動及深化擴大後的洪水橋 / 厦村新發展區與前海合作區的高端經濟合作發展，所產生的協同效應將有利加强洪水橋 / 厦村新發展區創造更多新經濟職位的潛力，成為新界北核心商務區。

*圖左：深圳灣大橋*

62. 流浮山 / 尖鼻咀鄰近跨境鐵路站的位置具策略性，可在新增的發展土地上建設具規模、地標性的創科產業設施，與前海合作區隔灣呼應，成為新界北核心商務區與前海合作區進行深度合作的旗艦項目。

63. 初步估計，流浮山及尖鼻咀一帶有潛力劃作創科用途的土地，可容納 6 000 至 8 000 個與創新科技應用相關的工作職位，約等於一個數碼港的規模。

## 優化流浮山鄉鎮

64. 擴大後的洪水橋 / 厦村新發展區將有大幅度增加的居住及工作人口，為回應新增人口對餐飲休閒設施的龐大需求，應及早全面優化及整治流浮山的餐飲及旅遊設施，保持海鮮蠔港的小鎮風貌，提供優質及具地方特色的餐飲休閒服務。



*流浮山鄉鎮*




*擴大洪水橋 / 廈村新發展區*

重點行動方向（二）/

# 構建香港矽谷 —
# 新田科技城



*港深創科園（興建中）*

## 大規模增加創科用地

65. 正在建設中的港深創科園能提供創科用地約 87 公頃，可容納約 50 000 個創科職位，規劃的總樓面面積大概等於 3 個位於白石角的香港科學園的規模。

66. 相對於緊貼深圳河北岸面積超過 300 公頃的深圳科創園區，港方的創科用地顯得仍有擴大的空間和需要，以期發揮港深推進創科產業發展的協同效益。在新田 / 落馬洲一帶大幅度增加創科用地面積，亦有利優化整體空間佈局，發揮更具規模效益的產業群聚效應。



*落馬洲管制站*

67. 香港可藉著以下方法大規模增加新田／落馬洲地區的創科用地：(1) 善用新田／落馬洲發展樞紐內，靠近北面近60公頃建議作企業及科技園的用地；(2) 港方的落馬洲管制站設施，將會遷往深方的新皇崗口岸，可利用約20公頃已平整的土地作創科發展；及 (3) 可重新規劃原落馬洲管制站毗鄰部分約70公頃的魚塘及鄉郊土地作創科用途。估計增加的創科用地面積可達約150公頃。按可興建的樓面面積估計，其發展規模相當於13.5個香港科學園，連同興建中的港深創科園，整個新田科技城的總樓面面積可相當於16.5個香港科學園。

## 從速落實北環綫支綫

68. 為了加强港方新田／落馬洲地區與深圳科創園區的交通直接聯繫，港深雙方已原則上同意共同推進北環綫支綫的規劃研究，從新田／落馬洲發展樞紐起，經港深創科園連接以「一地兩檢」模式運作的新皇崗口岸，為跨境旅客提供多一個交通選擇。

69. 北環綫支綫跨境鐵路應從速落實，港方便可利用沿線站點為基礎，提升發展潛力和吸引力，也可讓深圳河兩岸的創科人員有更便捷的跨境連繫，增强協同效應。

## 增强港深創科園的境內外交通連繫

70. 港深創科園第一期發展已經開展。園區第一期發展的詳細設計方案應可容納北環綫支綫的站點設施，並需進一步研究站點與周邊用地作綜合設計及發展的可行性。

71. 《發展策略》支持興建供行人及單車使用的跨河橋樑，連接港深創科園至深方福鄰小口岸，並以創新的出入境安排，方便港深兩地創科人員頻繁的日常跨境流動。

72. 此外，在保育蠔殼圍一帶濕地的前提下，應及早研究興建港深創科園東部至古洞北新發展區的連接路方案，從而大幅度改善港深創科園的交通聯繫，並研究適度增加港深創科園發展密度的可行性。



數據中心

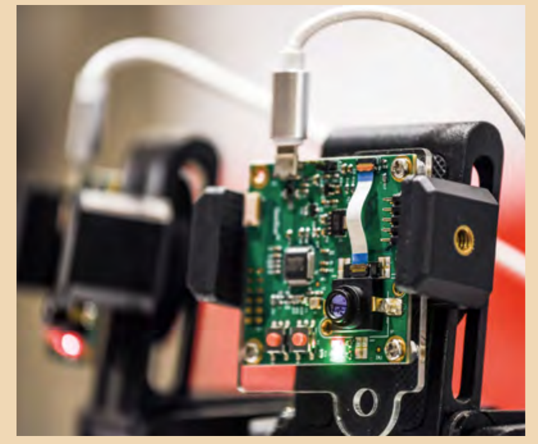
## 建設新田科技城成為香港矽谷

73. 港深緊密互動圈包括了香港的新田／落馬洲地區、古洞北等地以及深圳的福田和羅湖，是港深兩地最多口岸、最頻繁互動的區域。位於圈內的新田／落馬洲地區，對接深圳河對岸的皇崗深圳科創園區，而福田區亦正在打造成為深圳的都會核心區，兼有具國際影響力和輻射力的中央創新區、中央商務區和中央活力區。對香港而言，新田／落馬洲地區相鄰皇崗及福田，因而是這個圈重中之重的創科發展區。

74. 現時新田／落馬洲地區內的落馬洲支綫站、港深創科園、新田／落馬洲發展樞紐等個別發展項目在空間分佈上呈碎片化狀態，交通連繫薄弱，整體空間佈局需要全面整合及優化。

75. 應藉著上述大幅度增加創科用地面積，及全面改善新田／落馬洲地區內外交通所帶來的機遇，以前瞻性的規劃視野，構建一個能夠連貫落馬洲支綫站、港深創科園及新田／落馬洲發展樞紐，並與深圳福田和皇崗緊密銜接的更具規模、空間佈局更具效益、土地用途組合綜合多元的新田科技城，成為港深未來發展創新科技，產、學、研多方力量匯集的聚焦點和推動港深深度融合的發展區。

76. 經全面整合的新田科技城將有四條過境路徑與深圳對接：(1) 現有的落馬洲支綫管制站（鐵路客運）；(2) 連接新皇崗口岸的道路（道路客運及貨運）；(3) 連接新皇崗口岸的北環綫支綫（鐵路客運）；以及 (4) 連接福鄰小口岸的行人天橋（客運）。其中的新皇崗口岸及福鄰小口岸皆可安排在深方設置「一地兩檢」設施。新田科技城將成為最密集地與港深口岸對接的地區，亦會是港深跨境互動強度最突出的地區。



先進製造

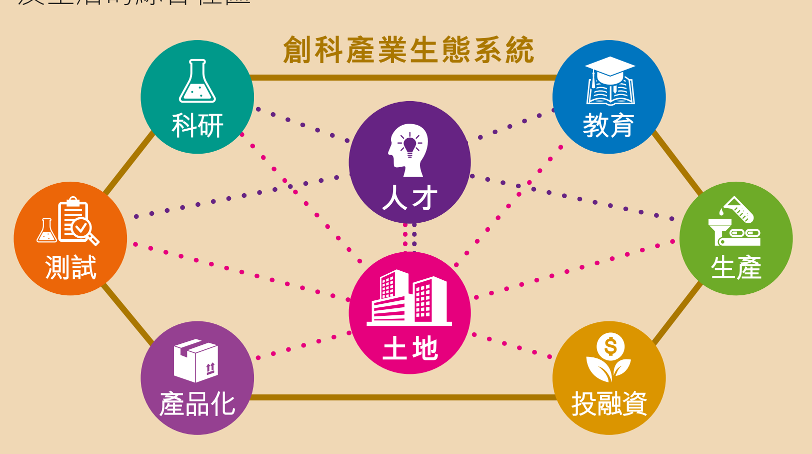


研究開發




*香港科學園創新斗室－人才公寓*

77. 整個新田科技城估計佔地 1 100 公頃，保育部分和發展部分各佔約一半，將會擁有建議的三寶樹濕地保育公園的優美景觀，共可提供 45 500 至 47 500 個住宅單位（其中包括《發展策略》建議新增的 14 500 至 16 500 個住宅單位），部分可用作創科企業及研究機構的人才公寓，並可容納 148 000 個創科產業職位（其中包括《發展策略》建議新增的 60 000 個創科產業職位），形成研發、生產及投融資服務完整組成的創科產業生態系統，與居住及社區服務和諧結合，成為香港的矽谷——一個讓創科人才能夠匯聚在此工作及生活的綜合社區。




78. 建議以「新田」命名此科技城，既取其現有地理位置之名，也取其歷史意義，學習當年在農耕經濟年代遷徙的先民，到達此地，見土地平坦肥沃，水草繁茂，以勤勞的雙手、智慧的腦袋，墾地開田，修基築圍。新田科技城寓意今日勤勞智慧的港人，在生態文明的新年代，也可在此建基立業，以創科為動力，替香港開闢新的經濟增長點，並與深圳「福田」互為呼應，協同合作，共建共贏。

*圖右：新田科技城*



建議行動項目
1 增加創科用地
2 北環綫支綫
3 跨河橋樑
4 連接路
5 新增住宅用地
6 濕地保育公園
7 北環綫東延
圖例
擬議「一地兩檢」口岸
現有「兩地兩檢」口岸
現有港鐵站
現有保育範圍
福鄰
皇崗
福田
落馬洲支綫
落馬洲
深方科創園區
港深創科園
蠔殼圍
濕地保育公園
羅湖
東鐵綫
馬草壟
羅湖南
古洞北新發展區
古洞
三寶樹
濕地保育公園
洲頭
米埔
自然護理區
新田／落馬洲
發展樞紐
新田
北環綫
新田科技城
保育部分
發展部分

重點行動方向（三）

# 研究北環綫東延及擴大古洞北新發展區

## 研究北環綫東延帶動發展

79. 緊鄰新田科技城的古洞北新發展區具有地理優勢。已經開展實施工程的古洞北新發展區內將設有古洞站，並已預留北環綫向東延伸的空間。在此基礎上，可研究興建鐵路從古洞站向東北伸延，接駁香港羅湖及文錦渡地區以及新界北新市鎮各發展節點，並可在粉嶺安樂村工業區設站，以無縫的行人系統連接粉嶺新市鎮內的粉嶺站，形成連貫多個策略發展項目及現有社區的鐵路網絡，帶動土地開拓，釋放發展潛力。

80. 上述鐵路網絡可策略性地增强古洞北新發展區的區位優勢，打通港深緊密互動圈內港方各個發展區與新田科技城的快速連接，產生相互的協同效應，增加沿線包括古洞北新發展區的發展潛力，推動新界北新市鎮提速發展，促進安樂村工業區功能轉型並增强其創造工作職位的能力，改善職住平衡，長遠對舒緩新界南北交通壓力極有幫助。

## 發展馬草壟

81. 位於古洞北新發展區北部馬草壟一帶的農地及坡地可被納入新發展區的範圍，估計新增的住宅單位可達 12 000 至 13 500 個。若建成港深創科園東部至古洞北新發展區的連接路，馬草壟一帶會成為港深創科園和古洞北新發展區的連接交匯點，可為創科企業提供便捷的社區服務及生活支援。

## 調整用地規劃 加快提供房屋土地

82. 為了增加古洞北新發展區提供的住宅用地，可檢視新發展區原規劃方案，將東部部分劃作「其他指定用途」註明「商貿及科技園」地帶的功能轉移至新田科技城，增强產業群聚效應，並改劃相關地塊作房屋發展，釋放約 3 公頃的土地興建超過 1 000 個住宅單位。

*圖右：北環綫及其支綫和東延部分*



圖例
擬議「一地兩檢」口岸
現有「兩地兩檢」口岸
現有港鐵站
蓮塘
香園圍
文錦渡
老鼠嶺
羅湖
打鼓嶺
福鄰
北環綫東延
港深創科園
文錦渡
發展走廊
新界北新市鎮
坪輋
皇崗
羅湖南
福田
落馬洲支綫
古洞北新發展區
粉嶺北新發展區
北環綫支綫
落馬洲
古洞
東鐵綫
北環綫東延
皇后山
洲頭
上水
無縫行人系統
安樂村
北環綫
粉嶺
新田
新田 / 落馬洲
發展樞紐

重點行動方向（四）

# 建設羅湖／文錦渡綜合發展樞紐



*羅湖口岸*

## 建設羅湖南站及相關住宅及商業發展

83. 乘搭東鐵綫來往港深兩地佔據了最大部分的跨境客運流量，因此，羅湖口岸是港深緊密互動圈最為繁忙的口岸。深方口岸亦連接了線路密集的地鐵系統，有效通達各個新的發展區，包括羅湖紅嶺創新金融帶和大梧桐新興產業帶。為了提高通關效率，港深兩地政府可探討將港方東鐵綫伸延至深圳羅湖並在深方設立新口岸實行「一地兩檢」的可行性。

84. 藉此機遇，可研究在現有羅湖站及上水站之間設置一個非過境鐵路服務的新鐵路站（暫名為羅湖南站），以釋放羅湖/上水北及文錦渡一帶的發展潛力，建設商住發展的羅湖/文錦渡綜合發展樞紐，亦為港深緊密互動圈內港方各發展區的居民提供交通轉乘的便利條件，吸引選擇跨境就業。



*梧桐河及羅湖鐵路貨運場*

85. 興建新站提供良好契機促進商住用途綜合發展。改劃包括羅湖鐵路貨運場等相關鐵路用地及相鄰土地進行大規模住宅及商業發展，可供應約 9 000 至 10 500 個住宅單位。

## 搬遷上水北公共設施

86. 因應羅湖 / 文錦渡綜合發展樞紐的商住發展，並促成文錦渡管制站的功能改造，需要研究搬遷文錦渡管制站的鮮活食品過境及測檢設施和上水屠房至香園圍管制站的相鄰土地，利用香園圍公路運輸鮮活食品供應香港各區，避免鮮活食品運輸車輛對羅湖 / 文錦渡綜合發展樞紐產生環境影響及交通壓力。



*上水屠房*




*文錦渡食品管制處*



*上水濾水廠*



*石湖墟污水處理廠*

87. 同樣地，也需要研究把上水濾水廠及石湖墟污水處理廠遷入岩洞的可行性以釋放更多發展用地，並長遠納入羅湖／文錦渡綜合發展樞紐範圍，使整個發展樞紐更具規模及效益，並且最終能與粉嶺／上水新市鎮有完善的空間及功能連接。

88. 初步估計搬遷上水屠房、上水濾水廠及石湖墟污水處理廠後釋放的土地，共可供應約至11 500至13 000個住宅單位。

## 羅湖／文錦渡地區綜合發展

89. 調整文錦渡管制站的功能，並與深方合作協調提升港深兩地文錦渡地區的土地利用功能，研究在深方文錦渡口岸設置「一地兩檢」設施的可行性，這可提供契機檢視文錦渡一帶土地的發展定位，重新規劃羅湖道和文錦渡路一帶的鄉郊土地用途，佈局北環綫東延站點，以便捷的鐵路交通服務為基礎，釋放發展潛力，建設羅湖／文錦渡綜合發展樞紐，大幅度增加住宅供應。

90. 羅湖／文錦渡綜合發展樞紐的範圍，可從羅湖南站向東延伸至文錦渡管制站，再東延至老鼠嶺一帶，並一併改劃上水華山一帶作住宅用途。如能以鐵路帶動在文錦渡管制站及老鼠嶺一帶作綜合商住發展，初步估計沿文錦渡路至管制站一帶可提供約 39 000 至 44 000 個住宅單位，老鼠嶺及華山一帶可分別提供約 9 500 至 11 000 及 6 000 至 6 500 個住宅單位。

91. 長遠而言，計及建議的羅湖南站商住發展和因應搬遷上水北一帶設施而釋放的土地，整個羅湖/文錦渡綜合發展樞紐總共可提供約 75 000 至 85 000 個住宅單位，規模大約為 6 個太古城。

*圖右：羅湖／文錦渡綜合發展樞紐*



建議行動項目
1 研究將東鐵綫伸延至深圳羅湖及現有羅湖站移至深圳的可行性
2 商住用途綜合發展
3 研究搬遷文錦渡管制站的鮮活食品過境及測檢設施至香園圍管制站的相鄰土地
4 研究搬遷上水屠房至香園圍管制站的相鄰土地
5 研究把上水濾水廠及石湖墟污水處理廠遷入岩洞
6 北環綫東延
7 羅湖/文錦渡地區綜合發展
8 濕地保育公園/自然生態公園
9 無縫行人系統
10 新增住宅用地
11 連接路
圖例
擬議「一地兩檢」口岸
現有「兩地兩檢」口岸
現有港鐵站
現有保育範圍
蓮塘
香園圍
文錦渡
老鼠嶺
打鼓嶺
坪輋
沙嶺/南坑
自然生態公園
羅湖
羅湖南
文錦渡
發展走廊
新界北新市鎮
華山
古洞北新發展區
北環綫
古洞
望原
自然生態公園
東鐵綫
粉嶺北新發展區
皇后山
上水
安樂村
粉嶺

## 重點行動方向（五）

# 實施創造環境容量的積極保育政策

92. 北部都會區擁有豐富多樣的生境，特別是靠西面大面積的淡水/鹹水濕地、魚塘、沼澤、蘆葦林和紅樹林。后海灣和米埔的紅樹林、濕地和魚塘，更是拉姆薩爾公約指定的國際重要濕地，亞洲生物多樣性最豐富的濕地之一；是多種物種棲身之所，也是遷徙性候鳥的重要中轉站。北部都會區的濕地在粵港澳大灣區，以至中國南部都是需要重點保育的生態環境。

93. 過去數十年，這些生境很多都在法定規劃圖內被劃為「自然保育區」、「海岸保護區」或其他管制發展的用途地帶。管制發展是一個被動的策略，雖有一些成效但不理想。現時新界北部地區仍有很多土地被荒廢，浪費了其中可以利用的發展潛力，當中需要被保育的濕地和生境卻因為荒廢而逐漸退化。魚塘荒棄，濕地旱化，甚至受到違例發展破壞。政府透過環境保育基金的管理合約來努力保護一些濕地，也只能在有限的地點發揮短期作用，不是長久和徹底的解決辦法。在土地極之缺乏的香港，保育與發展的爭議從城市規劃委員會到法院，曠日持久，沒有贏家。

94. 《發展規劃綱要》在推進大灣區發展的同時，提出了要實施重要生態系統保護和修復，構建生態廊道和生物多樣性保護網絡，提升生態系統質量和穩定性；加强粵港澳生態環境保護合作，共同改善生態環境系統；加强濕地保護修復，全面保護區域內國際和國家重要濕地。這提供了一個機遇，讓香港因發展北部都會區而制訂一個保護大灣區重要濕地的行動策略，透過積極保護和修復，加强北部都會區內濕地的生態功能和生物多樣性，落實《香港 2030+》提出創造發展容量和提升環境容量以達致可持續發展的策略規劃方向，達致「發展與保育並存」。


米埔自然護理區


香港濕地公園


塱原自然生態公園

## 制訂及實施積極保育政策

95. 塱原自然生態公園就是一個藉策略性發展機遇，收回私人農地作復修和積極保護生態的成功案例。借鏡這個案例，在北部都會區的各個策略發展區，除了可透過各種規劃來改善民生和增加經濟發展容量之外，還可以同時復修和積極保護濕地，增加環境容量。以下簡述在不同策略發展區的積極保育政策及措施：

### （一）政府收回私人濕地和魚塘

建議收回包括尖鼻咀、南生圍、豐樂圍、大生圍、三寶樹、蠔殼圍、沙嶺 / 南坑等一帶地方具保育價值的私人濕地和魚塘，進行更有效益的管理及利用，並且修復其中大量已經荒廢和退化的生境。創造的環境容量應可彌補甚至超越在策略發展區中，因為改善民生和增加經濟發展容量而受到影響的濕地和魚塘。估計收回私人濕地和魚塘的總面積約 700 公頃，收回濕地和魚塘工作可按時分期漸進實施。

### （二）優化管理濕地和魚塘

收回私人濕地和魚塘後，連同相鄰的政府土地，由政府設立多功能濕地保育公園，委託合適的非政府組織或成立具公信力的機構管理，以科學的管理方式和先進的營運模式，提升濕地和魚塘系統的整體生態價值和養殖產出能力。

### （三）建立具有四大功能的濕地保育公園系統

結合米埔自然護理區、香港濕地公園和塱原自然生態公園，形成一個大型、活躍的濕地系統，在濕地保育公園發展四大功能，包括：(1) 保育濕地生態價值及保障濕地系統完整；(2) 發展現代水產養殖業，增加漁農業界工作職位；(3) 推動養殖科研，協助漁農產業升級轉型；及 (4) 為市民提供生態教育及康樂設施。因應整個濕地系統臨近深圳河和策略發展區，需要按「海綿城市」的概念及原則，研究在濕地保育公園合適的位置加入有利防洪防澇的功能、設計和管理。



建議行動項目
香港濕地公園
擴展部分
南生圍
濕地保育公園
三寶樹
濕地保育公園
蠔殼圍
濕地保育公園
沙嶺/南坑
自然生態公園
尖鼻咀/流浮山/白泥
海岸保護公園
和海濱長廊
圖例
現有保育範圍
新增保育範圍
拉姆薩爾濕地
深圳灣
飛鳥廊道
米埔
自然護理區
港深
創科園
望原
自然生態公園
香港
濕地公園

### （四）構建生態生境網絡

濕地保育公園會連接現有的米埔自然護理區和香港濕地公園，加上塱原自然生態公園，形成一個横跨北部都會區由西至中部，再南至塱原的大型濕地系統。再結合擬議紅花嶺郊野公園，構成一個橫跨北部都會區由西至東完整的生態生境系統，保護重要的飛鳥廊道。

《發展策略》亦提出在各策略發展區規劃和實施綠化休憩用途，透過積極景觀生態設計，提升整體生物多樣性和環境容量，豐富和連接北部都會區的生態生境網絡。

### （五）及早提供生態康樂/旅遊設施

為將會在北部都會區大量增加的居住及工作人口及早規劃提供生態康樂/旅遊設施，避免無序的戶外康樂活動對生態系統造成破壞。

## 建設三個濕地保育公園

96. 規劃在北部都會區建設三個引入系統化及科學化管理的濕地保育公園：

### （一）南生圍濕地保育公園

收回南生圍、大生圍及甩洲一帶的魚塘及濕地，形成一個總面積約400公頃的南生圍濕地保育公園，進行系統化管理及積極保育，保障和加强拉姆薩爾濕地系統的完整性並提升其生態功能。

*圖左：完整的濕地系統*

### （二）三寶樹濕地保育公園

收回米埔至新田/三寶樹一帶的魚塘及濕地，將位於策略性位置有助優化創科用地空間佈局的部分魚塘劃入新田科技城的發展範圍，餘下位於濕地保育區（即靠近拉姆薩爾濕地的部分）建設為三寶樹濕地保育公園，面積約有520公頃。以系統化管理，强化與拉姆薩爾濕地生態系統的聯繫，提高生物多樣性和保護飛鳥廊道。

### （三）蠔殼圍濕地保育公園

收回蠔殼圍一帶的魚塘及濕地，建設蠔殼圍濕地保育公園，面積約有300公頃，作為東西飛鳥廊道南至塱原自然生態公園的重要節點。

蠔殼圍有地理位置的優勢，背靠大石磨山體北麓，面向深圳河較寬河岸距離的河段，景觀開闊，在詳細規劃設計時，可結合其他戶外生態康樂/旅遊空間一併考慮，包括環繞港深創科園的深圳河舊河道、建議的新界北城鄉綠道等，並在合適位置適度提供康樂支援設施。

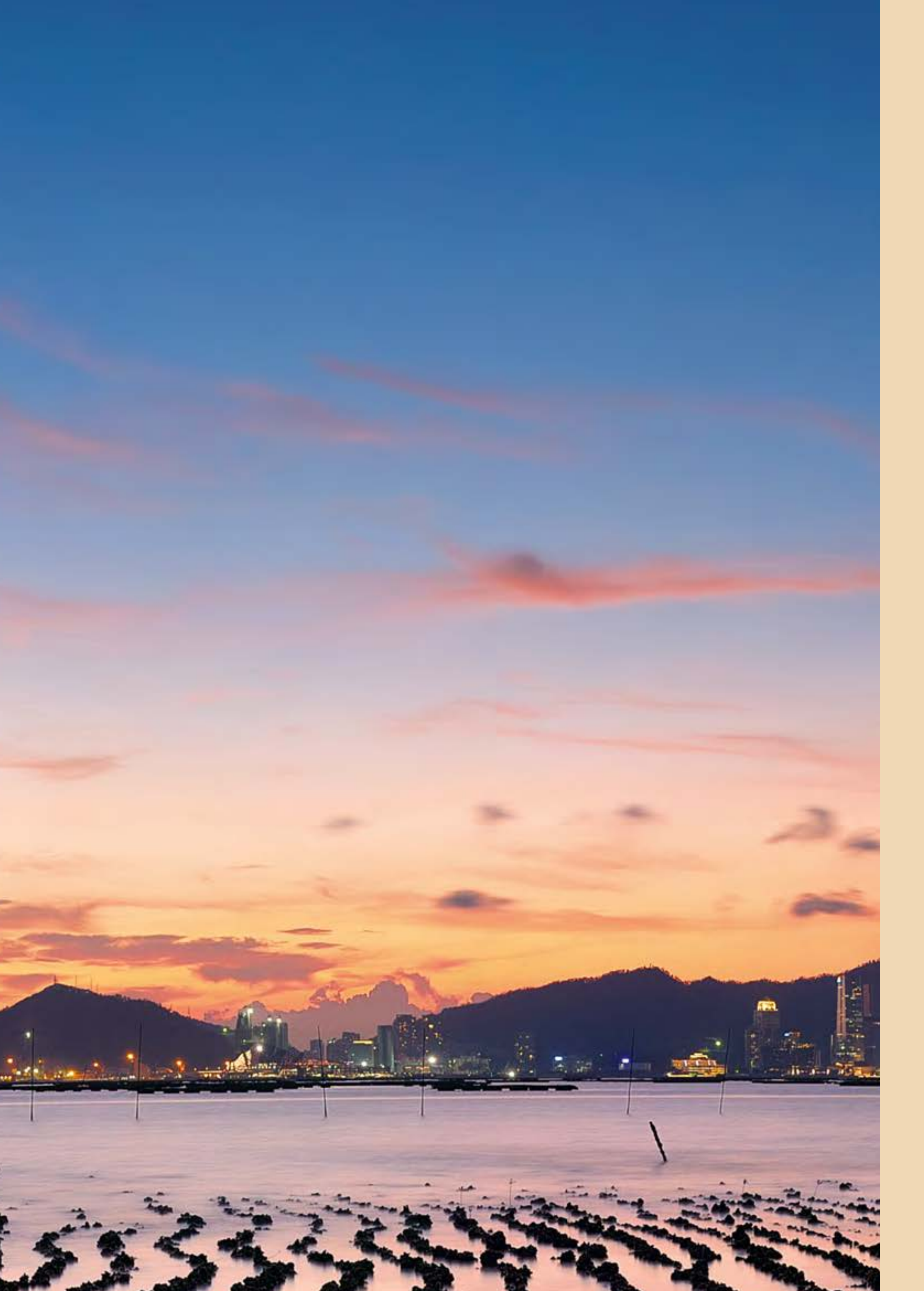
## 擴大香港濕地公園

97. 收回豐樂圍及尖鼻咀一帶約200餘公頃的魚塘及濕地，納入香港濕地公園範圍。擴大後的香港濕地公園總面積將會增加四倍至約300公頃，並提升其自然保育、教育及康樂功能，承接其原有的管理模式，以服務洪水橋/厦村新發展區及其建議擴展部分的新增人口。


米埔至新田 / 三寶樹一帶的魚塘及濕地







## 建設尖鼻咀 / 流浮山 / 白泥海岸保護公園和海濱長廊

98. 收回尖鼻咀、流浮山至白泥一帶被劃為「海岸保護區」地帶的私人土地，建設尖鼻咀至白泥面積約 145 公頃的海岸保護公園，引入有效管理模式，積極保育現有的天然海岸線及近岸紅樹林生態系統，形成新界北核心商務區重要的海岸景觀生態走廊，並為市民提供優質戶外生態康樂空間。

99. 為服務擴大的洪水橋 / 厦村新發展區新增的人口，可在海岸保護公園內建設尖鼻咀至白泥長約 12.5 公里的海濱長廊，提供步行徑及單車徑，方便市民享受尖鼻咀的自然環境、流浮山的小鎮風情和海鮮美食，觀賞白泥的日落美景。

## 建設沙嶺 / 南坑自然生態公園

100. 收回鄰近羅湖的沙嶺 / 南坑一帶的濕地，引入先進管理模式，積極保育生態，建設面積約為 4 公頃的沙嶺 / 南坑自然生態公園。公園位於蠔殼圍濕地保育公園和擬議紅花嶺郊野公園之間，是把北部都會區西部至中部的完整濕地系統過渡到東部以林地為主的生態系統的生態節點。

101. 連同現有佔地約 62 公頃的香港濕地公園和約 370 公頃的米埔自然護理區，估計北部都會區內透過實施積極保育政策而形成的整個濕地及海岸生態保育系統的總面積約 2 000 公頃，將會成為香港全體市民共同擁有的寶貴生態生境和戶外康樂資源。

*圖左：白泥日落美景*



*深圳灣紅樹林及濕地系統*

## 加强與深圳和廣東省的保育合作

102. 北部都會區的濕地系統和相關的生態生境與深圳和大灣區的城市發展及生態環境的狀態息息相關。把握粵港澳共同發展大灣區的機遇，《發展策略》提出與深圳和廣東省相關部門合作，共同加强積極保育生態：

### (一)深圳灣紅樹林和濕地系統

與深圳合作訂立保育協作計劃，共同保育及提升深圳灣優質發展圈內濕地和紅樹林的自然景觀及生態資源，並合作把位於深圳灣北岸的紅樹林及濕地納入拉姆薩爾濕地，形成跨越深圳灣港深兩地更為完整的濕地系統。

### (二)大鵬灣/印洲塘生態康樂旅遊圈生態走廊

與深圳合作强化深圳梧桐山國家森林公園及香港擬議紅花嶺郊野公園的生態融合，在保障港深兩地行政邊界完整及安全的前提下，共同構建梧桐山/紅花嶺/八仙嶺生態走廊，並訂立協調的保育措施及協作計劃，以及與香港聯合國教科文組織世界地質公園的新界東北沉積岩園區發揮協同效應。

### (三)大灣區濕地系統

與廣東省及大灣區城市相關部門合作，交流濕地生態保育的經驗，合力建構大灣區濕地系統網絡，提升整體生態環境容量及質量。

深圳梧桐山國家森林公園

擬議紅花嶺郊野公園

八仙嶺郊野公園



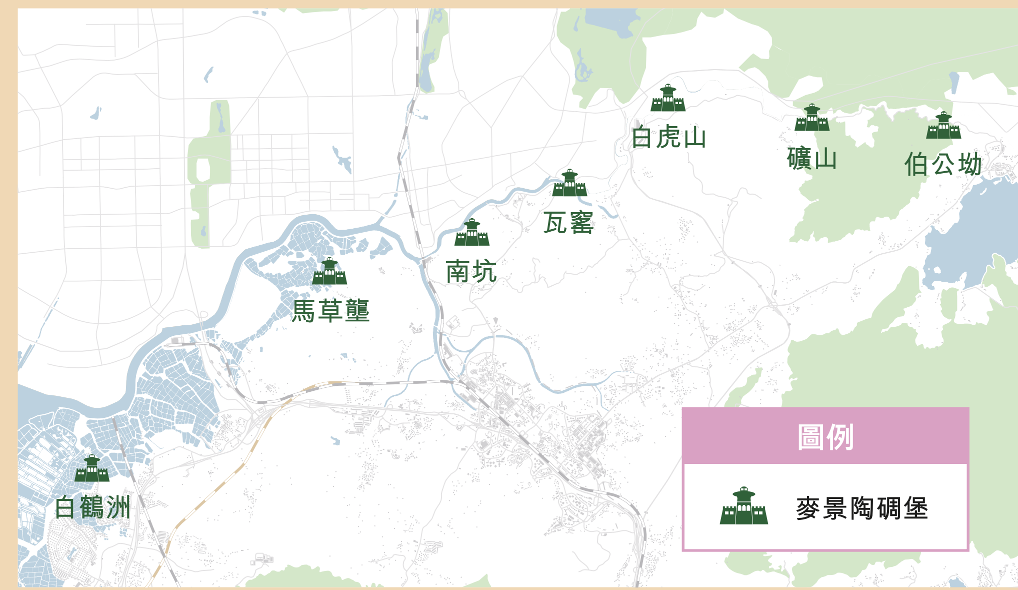




重點行動方向（六）

# 締造高景觀價值的戶外生態康樂／旅遊空間

103. 新界北部地區擁有豐富多樣的自然環境和生態生境，特別是大面積的淡水／鹹水濕地、魚塘、沼澤、蘆葦林和紅樹林。北部都會區將有大量新增的居住和工作人口，對戶外休閒康樂設施的需求會隨之而激增，需要適時超前建立生態康樂／旅遊空間，豐富市民的生活，鼓勵健康生活方式，同時避免無序的康樂及旅遊活動對新界北部的人文及自然資源造成破壞。為此，除了將康樂功能納入濕地保育公園，亦提出以下行動項目：




*麥景陶碉堡的位置*

## (一)建設新界北城鄉綠道

建設橫跨北部都會區的城鄉綠道，它不單穿越郊野，貫通山巒、濕地、魚塘和傳統鄉鎮村落，還可沿河畔長廊走進市區，串聯市鎮公園、特色建築和重要歷史地點。新界北城鄉綠道將擁有城鄉交融的美景，可以成為別具特色，媲美麥理浩徑、衛奕信徑、港島徑、鳳凰徑的又一條港人喜愛、國際聞名的健行徑。

新界北部有七座麥景陶碉堡，具有建築和歷史特色，位於山嶺，能俯瞰四周景色。可開放麥景陶碉堡並設置觀景設施，成為綠道的重要景點之一。

*圖左：麥景陶碉堡*



鉛礦遺址

位於擬議紅花嶺郊野公園內的鉛礦遺址及相鄰山巒郊野具有生態、地質和歷史價值，它印證著香港過去採礦業和日佔時期的歷史。可改善到達鉛礦遺址山徑，方便市民參觀鉛礦遺址以及蓮麻坑的其他景點，例如客家村落、葉定仕故居等。

## (二) 提升沙嶺山巒及坡地的景觀質素

在設立沙嶺/南坑自然生態公園的基礎上，透過積極的環境設計，全面提升沙嶺山巒及坡地的景觀質素，盡量減低沙嶺墳場及待建的靈灰安置設施對深圳及羅湖/文錦渡綜合發展樞紐的視覺及環境影響。



沙嶺山巒及坡地


沙頭角碼頭


荔枝窩


印洲塘海岸公園

## （三）開放沙頭角墟（中英街除外）

逐步開放沙頭角碼頭作旅遊活動，使沙頭角墟作為支援位於吉澳海及印洲塘的分散村落及其他外島的傳統角色再度重現，為活化印洲塘一帶的村落添加動力，創造可持續的生態康樂/旅遊機遇，避免這些村落及外島持續衰敗的趨勢。

研究長遠進一步全面開放沙頭角墟（中英街除外）所必須的配套，包括需要增設的邊境保安設施、法例修訂、研究土地用途、整頓違例建築物和其他相關的配套措施，為大鵬灣/印洲塘生態康樂旅遊圈可持續生態康樂/旅遊發展做好準備。

## （四）港深合作保育大鵬灣/印洲塘及發展生態康樂/旅遊

在大鵬灣/印洲塘生態康樂旅遊圈的框架下，與深圳攜手合作，在深圳東部沿岸地區（包括鹽田和大鵬半島自然保護區）及香港新界東北地區（包括沙頭角、地質公園和印洲塘海岸公園）倡議綜合生態保育及推動生態康樂/旅遊發展，研究從深圳方為東平洲提供水、電設施的可行性，並就設置跨境水路旅遊口岸進行商議及研究。

## 重點行動方向（七）

# 積極主動改善職住平衡

104. 北部都會區將有大量新增的居住人口，必須依據優化經濟用地空間規劃的原則，創造新經濟就業機會，為居民提供更多就業的選擇，達致可持續的職住平衡。為此，《發展策略》除了規劃各個策略發展區具備經濟發展的功能，亦提出積極主動革新的政策措施，包括以下各方面：

### （一）政府設施帶動就業機會

過往的經驗證明，政府重大設施的發展和區位選擇，可帶動和引導企業的選址，繼而為該區引入更多就業機會。政府會制訂明確的政策及行政指引，在「無地域限制，帶動就業機會」的政府設施選址時，盡量選擇在北部都會區設立。政府已經率先研究把位於核心市區位置的一些政府辦公室及設施遷往北部都會區的可行性。



政府合署



*粉嶺安樂村工業區*

## (二)改劃粉嶺安樂村工業區

改劃土地用途地帶可對市場主動釋出土地最新規劃意向的訊息。為配合港深緊密互動圈發展創科經濟的方向，可將粉嶺安樂村工業區由「工業」地帶改劃為「其他指定用途」註明「商貿及創科」地帶，為工業區轉型助力，提供共享工作間鼓勵初創企業進駐，盡快在當地創造更多新經濟的就業機會。

在改劃土地用途地帶的同時，可參考起動九龍東的成功經驗，改善公共空間及行人系統，採取積極政策推動轉型改造，盡快創造更多工作職位。




*起動九龍東辦事處*



## （三）發展多層式現代物流中心

為加快洪水橋／厦村新發展區的建設和高端經濟發展，在新發展區率先採用創新的土地批租方法，促進多層工業樓宇及現代物流中心的發展，容納部分棕地作業，推動物流業升級發展，並創造相關的就業機會。

## （四）鼓勵公私營機構帶動業務拓展

政府要制訂政策及措施，推動公私營機構率先在北部都會區設立業務運作點，吸引和鼓勵各類行業的私人商業機構及企業，選擇在北部都會區拓展業務。這些措施可考慮包括增加配套設施的規劃、簡化審批程序、給予費用寬免／樓面面積的誘因等等。

## （五）促進創科發展的批地政策

為了加快創科經濟的發展，創造更多高質素的就業機會，在現有批地給香港科技園公司或發展商開發的模式以外，制訂政策和措施，利用土地資源為誘因，透過公開招標，將發展用地批給從事科技應用、科技研發及先進製造的企業，自主開發土地，盡快形成具規模效益的創科產業群聚效應。

此外，可在創科發展用地的法定土地用途地帶和批地條款中，提供彈性容許企業興建自用的人才公寓，增强北部都會區對全球創科人才來港工作和定居的吸引力。

## （六）發展多元經濟

除了在北部都會區大力注入創科經濟動力，亦需要開拓多元經濟並促進其可持續發展。政府可與非牟利組織及／或中小企合作，支援和推動新興產業包括文化及創意產業的發展。建議採取行動，設立適當的機制／平台，並尋找可促進這些產業發展、具潛力的地區及／或處所，例如新市鎮內的墟鎮，藉著活化墟鎮，發展本土經濟，讓社區分享經濟成果。

*圖左：多層式現代物流中心*

重點行動方向（八）

# 建設宜居宜業及可持續發展社區

105. 北部都會區不但是香港第二個經濟引擎，而且也是市民宜居宜業的優質社區。基於此理念，營造宜居宜業社區是《發展策略》的核心思想和內容。在考慮、制訂和實施北部都會區各項發展計劃時，相關政府部門的公務人員必須跳出「項目主導」的傳統框框。參考過去十年起動九龍東建設香港第二個核心商業區的成功經驗，採取「政府主導、社區營造」的思維及操作模式，並要在以下各個方面作出突破：

## （一）政府主導協調營造社區

負責提供各類政府、機構和社區設施的決策局及部門應齊心協力，調整操作模式及資源調配優次，包括切實執行規劃、設計與實施管理的有效銜接和協調，確保能適時供應所需社區設施，積極主導建設宜居宜業社區以配合北部都會區居住人口增長的需要。





*天水圍新市鎮*

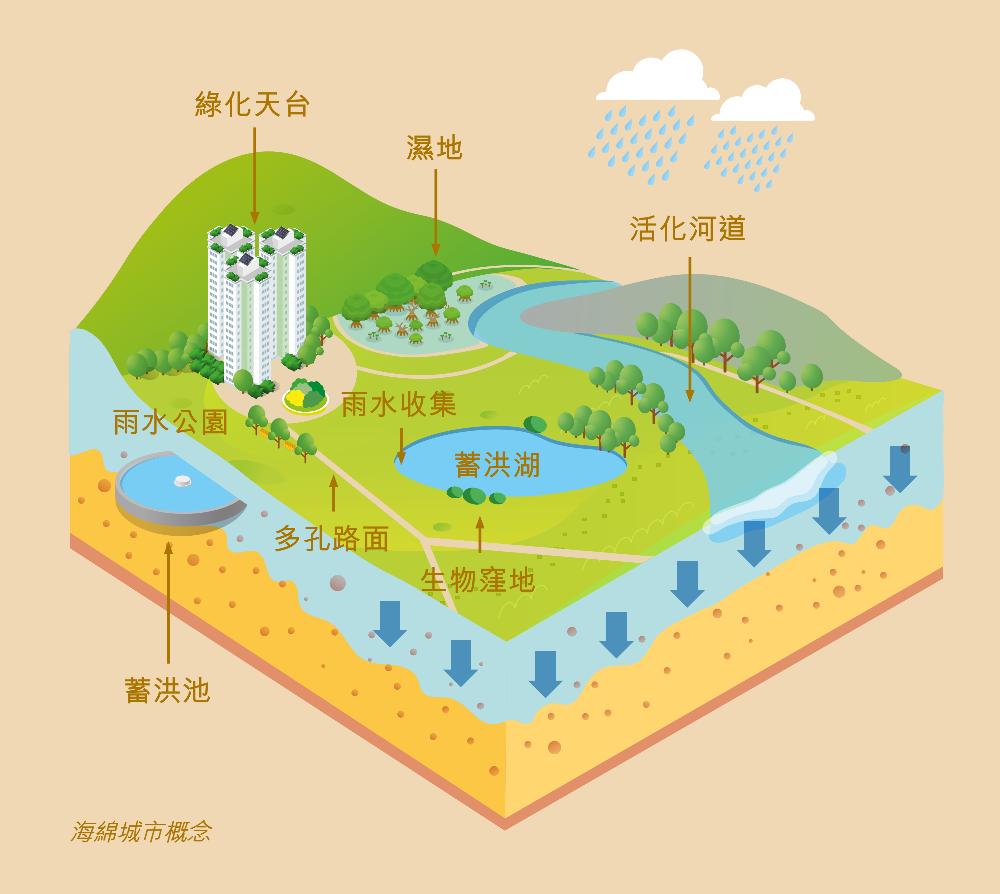
## (二)支援社區實現共融

避免重複一九九零年年代建設天水圍新市鎮及東涌新市鎮所產生的各項社會和社區問題，確保不再重蹈覆轍，必須及早制訂社區支援計劃，不容忽視對弱勢社群的關懷、照顧和支援，要堅持實現社區共融，分享北部都會區建設的成果。

## (三)全面落實海綿城市的建設概念

建設北部都會區為可持續的碳中和智慧社區，全面在各個策略發展區推動和實施多功能、多效益的藍綠建設。需要明確各項實施政策，使藍綠建設的規劃和設計能夠讓北部都會區適應氣候變化，對惡劣天氣有抗逆力，防止對社區帶來巨大的威脅和傷害。

北部都會區靠近「兩灣一河」地帶，必須引入海綿城市的建設概念。藍綠設施的規劃必須及早結合在北部都會區各個策略發展區的詳細規劃和設計中，善用位於有利位置的策略性設施，例如濕地保育公園等公共空間，實施防洪的功能。




*海綿城市概念*

## （四）提供全港性／區域性的社區設施

在北部都會區內，需要提供重要的全港性或區域性的社區設施和具地標性的公共建築，以滿足都會區多方面的需要，提升都會區形象。有見及此，要超越目前偏重依賴《香港規劃標準與準則》對各類設施估算和規劃方式，適當超前為合適的地點規劃重要的區域及全港設施，例如高等院校、國際學校、私家醫院、體育及文化/藝術設施等。



國際學校



私家醫院




文化/藝術設施

## 重點行動方向（九）

# 改革行政機制及工作流程

106. 為了有效落實《發展策略》和建設北部都會區，政府可考慮設立一個高層次的政府專責機構，統領和指導各相關局署，積極主導推進整個北部都會區的規劃、設計及建設，具體職責和功能可包括：

## (一)全面統籌和執行規劃與發展事務

靈活運用資源以全面負責協調推進整個北部都會區的空間規劃及設計、基建及交通發展、土地開發及用地改造、房屋供應、產業結構優化、可持續社區發展、生態保育、旅遊等事務。




## (二)牽頭與深圳合作

牽頭各局署與深圳市相關單位進行洽商及合作，協調相關項目的規劃及實施，跟蹤進度，促進港深更緊密、更深層次和更全面的融合發展。

## (三)參與大灣區濕地系統網絡的建設

協助政府與廣東省及大灣區城市相關部門就建構大灣區濕地系統網絡(包括深圳灣完整的濕地系統)展開積極合作。

## (四)制定政策和監察實施

制定和監察推進北部都會區發展各方面的政策、機制及管理措施，適時作出恰當的調整，務求集中資源、協調各個項目的進度，以較高速度和效率建設北部都會區。

## (五)制訂十年建設進度計劃

制訂滾動的北部都會區十年建設進度計劃，作為所有相關局署的基建發展和房屋供應工作目標，並定期向公眾公布，接受監督，以期快速有序推進北部都會區的建設。

## 重點行動方向（十）

# 增强香港的輻射力、全面佈局大灣區

107. 香港各所大學在大灣區設置校園、科研及醫療機構已成趨勢，這些校園和設施位處珠海（浸會大學）、深圳龍崗（中文大學校園和醫院）、廣州南沙（科技大學）、佛山（理工大學）、東莞（城市大學）、深圳南山及福田（香港大學校園和醫院）、肇慶（都會大學），分佈廣泛。政府應積極支持，並與深圳等大灣區城市攜手合作，以這些策略性設施為據點，以「學研產居」的規劃概念，在其周邊建設綜合性多功能社區，以推進香港與大灣區的融合。

108. 政府可與大灣區城市當局建立對話，討論和研究在已進駐大灣區的策略性設施毗鄰地區的規劃和發展，構建生活便利及與香港聯繫方便的社區，讓來自香港的學術人員、研究人員、學生和初創企業更願意進駐，與大灣區的居民及同學共同工作、研究和學習。

109. 為此，政府可與相關的香港高等教育院校展開討論，了解他們就提升大灣區校園及相鄰的宜居社區提供的設施及落實便利生活的措施的意見，進一步改善教職員、到訪學者及學生的生活便利和福祉。




*大灣區內香港各所大學的校園和醫療機構*

# 第五章 報告結語



110. 建設北部都會區是香港應對本身迫切需求的策略性回應。《發展策略》提出了關鍵性的空間概念和規劃原則，十個重點行動方向和 45 個行動項目。

111. 在已開展的規劃和發展項目之上，《發展策略》能為北部都會區新開拓約 600 公頃房屋及經濟發展用地，初步估計可增加約 165 000 至 186 000 個住宅單位供應，及新增約 84 000 個工作職位，當中包括約 66 000 至 68 000 個創科產業職位，並透過實施積極保育政策形成總面積約 2 000 公頃的完整濕地及海岸生態保育系統。《發展策略》亦支持和建議興建五條鐵路，增加港深的跨境交通基建，並以鐵路發展開拓更多土地，帶動房屋及經濟發展。

112.《發展策略》對各個行動項目的發展潛力估計，只是初步的粗略估算，政府仍需細化有關工作，訂定實施的優先次序，進行詳細的規劃及工程研究，確立其技術及財務可行性，再落實推行。本報告附圖內顯示建議的鐵路線及站點分佈，只供解說之用，並不反映確實走線及位置。

113. 新界北部地區（包括元朗區及北區）現有約 960 000 居住人口、390 000 個住宅單位及 116 000 個工作職位。現正進行規劃及發展的項目可增加約 350 000 個住宅單位及 450 000 個工作職位，加上《發展策略》的建議發展項目，估計整個北部都會區最終能容納約 250 萬居住人口和提供約 650 000 個工作職位，當中包括約 150 000 個創科產業職位。

114. 我們期望以二十年時間基本建成北部都會區，強化香港與深圳共同發揮粵港澳大灣區「雙引擎」的功能，建設香港成為國際創新科技中心，並為香港市民締造一個宜居宜業的美好家園！

# 附件

## 行動項目表

## （一）興建港深西部鐵路（洪水橋—前海）及擴大洪水橋／厦村新發展區

1. **提升洪水橋／厦村新發展區為新界北核心商務區**，制訂相關政策，推動及深化新發展區與深圳前海深港現代服務業合作區（前海合作區）高端經濟合作發展，創造更多新經濟職位

2. **與深方共同研究興建港深西部鐵路（洪水橋—前海），並在前海實施「一地兩檢」安排，研究鐵路走線及口岸站點位置**；並調整洪水橋／厦村新發展區的原規劃方案，在港方沿線增設站點並增加發展密度

3. **擴大洪水橋／厦村新發展區範圍至流浮山及尖鼻咀一帶**，大幅度增加房屋及經濟用地的供應

4. **研究流浮山至白泥一帶的發展潛力及興建尖鼻咀至白泥自動捷運系統**，並探討連接港深西部鐵路沿線站點和洪水橋／厦村新發展區內已規劃的環保運輸系統的可行性

5. **建設具規模、地標性的創科產業設施**，成為新界北核心商務區與前海合作區深度合作的旗艦項目

6. **及早全面優化及整治流浮山的餐飲及旅遊設施**，保持海鮮蠔港的小鎮風貌，為大量增加的居住及工作人口提供優質及具地方特色的餐飲休閒服務

## （二）構建香港矽谷 – 新田科技城

7. **大規模增加創科用地**，善用新田／落馬洲發展樞紐內近60公頃建議作企業及科技園的用地，利用落馬洲管制站20公頃已平整的土地，及改劃毗鄰部分約70公頃的魚塘及鄉郊土地作創科用途，大幅度增加創科用地面積，形成更具效益的產業群聚效應

8. **規劃及建設新田科技城**，構建一個與深圳福田和皇崗緊密銜接、對外交通連繫便捷、空間佈局完整、土地用途綜合多元、更具規模效益、有效匯集港深產學研多方力量的港深深度融合的創科發展區

9. **從速落實北環綫支綫**，成為伸延至新皇崗口岸的跨境鐵路，以跨境鐵路及沿線站點為發展基礎，提升新田科技城的整體發展潛力及對創科企業及人才的吸引力

10. **增强港深創新及科技園（港深創科園）對外交通連繫**，包括北環綫支綫在港深創科園設置站點，及早研究興建港深創科園東部至古洞北新發展區的連接路，支持興建福鄰小口岸，大幅度改善港深創科園對外的交通聯繫

## （三）研究北環綫東延及擴大古洞北新發展區

11. **研究興建北環綫東延**，從古洞站東延，接駁香港羅湖及文錦渡地區以及新界北新市鎮各發展節點，可在粉嶺安樂村工業區設站，並以無縫的行人系統連接粉嶺站，形成連貫多個策略發展項目及現有社區的鐵路網絡，帶動土地開拓，釋放發展潛力

12. **擴大古洞北新發展區至馬草壟一帶的農地及坡地**，大幅度增加發展容量，並為港深創科園的創科企業提供便捷的社區服務及生活支援

13. **轉移古洞北新發展區東部部分已規劃作商貿及科技園的用地功能至新田科技城**，增强產業群聚效應，並在古洞北新發展區增加住宅供應

## （四）建設羅湖／文錦渡綜合發展樞紐

14. **研究將港方東鐵綫伸延至深圳羅湖和遷移現有羅湖站及過境設施至深圳並實行「一地兩檢」的可行性，以及研究在現有羅湖站及上水站之間設置一個新鐵路站（暫名為羅湖南站）**，並在鐵路用地之上進行大規模住宅及商業發展

15. **與深方合作檢視文錦渡管制站的功能和鄰近用地的發展潛力**，協調提升港深兩地文錦渡地區的土地利用功能，研究在深方設置「一地兩檢」設施的可行性，建設由羅湖南站至現有文錦渡管制站作商住發展的羅湖／文錦渡綜合發展樞紐

16. **重新檢視羅湖道和文錦渡路一帶、羅湖南站鄰近土地、老鼠嶺和上水華山一帶的鄉郊土地用途，並進行綜合發展規劃**，以便捷的鐵路交通服務為基礎，大量釋放土地發展潛力，增加房屋用地

17. **研究搬遷文錦渡管制站的鮮活食品過境及測檢設施和上水屠房至香園圍管制站的相鄰土地**，利用香園圍公路運輸鮮活食品供應香港各區，避免鮮活食品運輸車輛對羅湖／文錦渡綜合發展樞紐產生的環境影響及交通壓力

18. **研究將上水濾水廠及石湖墟污水處理廠遷入岩洞的可行性**，釋放更多發展用地，長遠納入羅湖／文錦渡綜合發展樞紐範圍，使整個發展樞紐更具規模及效益，最終使羅湖／文錦渡綜合發展樞紐能與粉嶺／上水新市鎮有完善的空間及功能連接

## （五）實施創造環境容量的積極保育政策

19. **制訂積極的保育政策及措施創造環境容量**，建議收回具保育價值的私人濕地和魚塘，建立濕地保育公園，再結合擬議紅花嶺郊野公園，構建橫跨北部都會區由西至東完整的生態生境系統，保護重要的飛鳥廊道，並及早規劃提供生態康樂/旅遊設施

20. **收回南生圍、大生圍及甩洲一帶的魚塘及濕地，形成南生圍濕地保育公園**，保障拉姆薩爾濕地系統的完整性並提升其生態功能

21. **收回米埔至新田/三寶樹一帶的魚塘及濕地**，**將部分建設為三寶樹濕地保育公園**，成為新田科技城的一個組成部分

22. **收回蠔殼圍一帶的魚塘及濕地，建設蠔殼圍濕地保育公園**，作為后海灣至蠔殼圍飛鳥廊道再南至塱原自然生態公園的重要節點

23. **收回豐樂圍及尖鼻咀一帶的魚塘及濕地，納入香港濕地公園範圍**，擴大該公園的自然、保育、教育及康樂功能

24. **收回尖鼻咀、流浮山至白泥一帶被劃為「海岸保護區」地帶的私人土地，建設尖鼻咀至白泥的海岸保護公園及海濱長廊**，保護天然海岸線及近岸紅樹林生態系統，成為重要的海岸景觀生態走廊，並為市民提供優質戶外生態康樂空間

25. **建設沙嶺/南坑自然生態公園**，成為北部都會區西部至中部完整濕地系統過渡到東部以林地為主的生態系統的生態節點

26. **與深圳合作共同保育及提升深圳灣優質發展圈內濕地和紅樹林的自然景觀及生態資源**，並合作把深圳灣北岸的紅樹林及濕地納入拉姆薩爾濕地，形成跨越深圳灣港深兩地更為完整的濕地系統

27. **與深圳合作强化深圳梧桐山國家森林公園及香港擬議紅花嶺郊野公園的生態融合**，在保障港深兩地行政邊界完整及安全的前提下，共同構建梧桐山/紅花嶺/八仙嶺生態走廊，並訂立協調的保育措施及協作計劃

28. **與廣東省及大灣區城市相關部門合作建構大灣區濕地網絡**，提升整體生態環境容量及質量

## （六）締造高景觀價值的戶外生態康樂/旅遊空間

29. **建設新界北城鄉綠道**，貫通山巒、濕地、魚塘、河畔、傳統鄉鎮村落和市區景點，開放麥景陶碉堡並設置觀景設施，改善到達鉛礦遺址山徑，最終建成擁有城鄉交融美景，媲美麥理浩徑、衛奕信徑、港島徑、鳳凰徑的又一條港人喜愛、國際聞名的健行徑

30. **全面提升沙嶺山巒及坡地的景觀質素**，透過積極的環境設計，盡量減低沙嶺墳場及待建的靈灰安置設施對深圳及羅湖/文錦渡綜合發展樞紐的視覺及環境影響

31. **逐步開放沙頭角碼頭作旅遊活動**，為活化印洲塘一帶的傳統村落添加活力；並研究**長遠進一步開放沙頭角墟（中英街除外）所必須的配套**，包括需要增設的邊境保安設施、法例修訂、研究土地用途、整頓違例建築物和其他相關的配套措施

32. **推動在大鵬灣/印洲塘生態康樂旅遊圈框架下與深圳攜手合作保育雙方境內的自然保護區、海岸公園及地質公園**，推動生態康樂/生態旅遊發展，研究從深方為東平洲提供水、電設施的可行性，並就設置跨境水路旅遊口岸進行商議及研究

## （七）積極主動改善職住平衡

33. **制訂明確的政策及行政指引，盡量把「無地域限制，帶動就業機會」的政府設施選址在北部都會區**

34. **建議改劃粉嶺安樂村工業區的「工業」地帶為「其他指定用途」註明「商貿及創科」地帶**，參考起動九龍東的成功經驗，改善公共空間及行人系統，採取積極政策推動轉型改造，盡快創造更多工作職位

35. **率先在洪水橋/厦村新發展區採用創新的多層工業樓宇土地批租方法**，促進現代物流中心的發展以容納部分棕地作業

36. **推動公私營機構在北部都會區設立業務運作點**，與非牟利組織及/或中小企合作，支援和**推動新興產業包括文化及創意產業的發展**

37. **制訂促進創科發展的批地政策和措施**，透過利用土地資源為誘因，將發展用地批給從事科技應用、科技研發及先進製造的企業，盡快形成具規模效益的產業群聚效應

38. **制定政策和措施興建人才公寓**，包括在創科發展用地的法定土地用途地帶和批地條款中，提供彈性，容許企業興建自用的人才公寓，增强北部都會區對全球創科人才的吸引力

## （八）建設宜居宜業及可持續發展社區

39. **採取「政府主導、社區營造」的思維及操作模式，提供和協調各類政府、機構和社區設施的規劃、設計與實施管理，並及早制訂社區支援計劃**，為市民建設宜居宜業及可持續發展的社區

40. **建設可持續的碳中和智慧社區和全面實施適應氣候變化的海綿城市建設**，全面推動多功能、多效益的藍綠建設

41. **適當超前在北部都會區的合適地點規劃重要的區域及全港設施**，例如高等院校、國際學校、私家醫院、體育及文化 / 藝術設施等

## （九）改革行政機制及工作流程

42. **設立一個高層次的政府專責機構**，統領和指導各相關局署，推進整個北部都會區的發展；並負責牽頭與深圳和廣東省及大灣區城市的相關部門進行洽商及合作，落實合作項目，並跟蹤進度

43. **制訂滾動的北部都會區十年建設進度計劃**，作為所有相關決策局和部門的基建發展和房屋供應工作目標，並定期向公眾公布，接受監督，以期快速有序推進北部都會區的建設

## （十）增强香港的輻射力、全面佈局大灣區

44. **積極支持香港各所大學在大灣區設置校園、科研及醫療機構**，並了解他們就提升大灣區校園、相鄰的宜居社區提供的設施及落實便利生活的措施的意見，改善教職員、到訪學者及學生的生活便利

45. **與深圳等大灣區城市攜手合作，以香港各所大學在大灣區的校園、科研及醫療機構為策略性據點**，構建生活便利及與香港聯繫方便的「學研產居」綜合性多功能社區，讓來自香港的學術人員、研究人員、學生和初創企業更願意進駐，與大灣區的居民及同學共同工作、研究和學習

香港特別行政區政府新聞處設計
政府物流服務署印
（採用環保油墨及環保紙張印製）


www.policyaddress.gov.hk/2021/
chi/related-publications.html